

## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## FORORDNINGER

## KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/469

af 14. februar 2020

**om ændring af forordning (EU) nr. 923/2012, forordning (EU) nr. 139/2014 og forordning (EU) 2017/373 for så vidt angår krav til lufttrafikstyring/luftfartstjenester, udformning af luftrumsstrukturer og datakvalitet, sikkerheden på baner og om ophævelse af forordning (EU) nr. 73/2010**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 <sup>(1)</sup>, særlig artikel 36, stk. 1, litra c) og g), artikel 43, stk. 1, litra a) og f), og artikel 44, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 923/2012 <sup>(2)</sup> etableres fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser med hensyn til luftfartstjenester og -procedurer, som skal gælde for den almene lufttrafik (de såkaldte »lufttrafikregler«).
- (2) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 <sup>(3)</sup> fastsættes krav og administrative procedurer for flyvepladser, herunder forvaltning, drift, certificering og tilsyn hermed.
- (3) Ved Kommissionens forordning (EU) 2017/373 <sup>(4)</sup> fastsættes fælles krav til udøvere af lufttrafikstyring og luftfartstjenester (»ATM/ANS«) og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner (»ATM-netfunktioner«) for den almene lufttrafik og tilsynet med disse udøvere.

<sup>(1)</sup> EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 og (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).

- (4) For at sikre et højt flyvesikkerhedsniveau for den civile luftfart i Unionen bør flyvebesætninger pålægges at rapportere til lufttrafiktjenesteehederne, hvis de oplever, at bremsevirkningen på banen er mindre god, end hvad de har fået oplyst. Disse rapporteringsforpligtelser bør fastsættes i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012.
- (5) Den 31. marts 2016 vedtog Organisationen for International Civil Luftfart (»ICAO«) ændring 77-A af bilag 3 til konventionen angående international civil luftfart, som blev undertegnet den 7. december 1944 i Chicago (»Chicagokonventionen«), og som har til formål at forbedre tilvejebringelsen af oplysninger om farlige vejrforhold, forbedre situationsbevidstheden og bidrage til en mere effektiv ruteføring, herunder omgåelse af farlige vejrforhold. Denne ændring er blevet anvendt af ICAO's kontraherende stater siden den 10. november 2016, og den bør afspejles i forordning (EU) 2017/373, navnlig i bestemmelserne om meteorologiske tjenester (bilag V — del-MET).
- (6) Forordning (EU) 2017/373 bør afspejle det aktuelle tekniske niveau inden for flyvesikkerhed samt bedste praksis og videnskabelige og tekniske fremskridt inden for luftfartsinformationstjenester (»AIS«). Derfor bør ændringerne af forordning (EU) 2017/373 baseres på de gældende ICAO-standarder og anbefalet praksis (»SARP«), navnlig 16. udgave af Chicagokonventionens bilag 15 vedrørende luftfartsinformationstjenester, idet der trækkes på Unionens erfaringer med udøvelse af AIS, og der sikres proportionalitet i forhold til AIS-udøverens størrelse, type og kompleksitet.
- (7) Den 31. marts 2016 vedtog ICAO også ændring 77-B til bilag 3 til Chicagokonventionen, der har til formål at modvirke hændelser og havarier som følge af afvigelse fra banen. Denne ændring 77-B til bilag 3 finder anvendelse i ICAO's kontraherende stater fra og med den 5. november 2020. Ændringen bør også afspejles i forordning (EU) 2017/373, navnlig kravene i bilag V vedrørende udøvelse af meteorologiske tjenester og i bilag VI vedrørende udøvelse af luftfartsinformationstjenester.
- (8) Piloter bør underrettes via NOTAM, hvis en bane er midlertidigt utilgængelig på grund af markeringsarbejder. For at øge sikkerheden på baner bør piloter, der har til hensigt at operere på en særlig forberedt vinterbane eller på en glat våd bane, gives de nødvendige oplysninger. Det bør ikke tillades at formidle friktionmålinger til piloter, fordi friktionmålinger ikke korrelerer med flyvemaskinens præstation.
- (9) Der bør i forordning (EU) 2017/373 fastsættes fælles tekniske regler for udformning af luftrumsstrukturer samt fælles krav til udøvere af flyveprocedureudformningstjenester (»FPD«) for at sikre, at luftrumsstrukturer og flyveprocedurer er korrekt udformet, overvåget og valideret, før de kan ibrugtages og anvendes af luftfartøjer.
- (10) Flyveprocedurer og enhver ændring heraf kan påvirke flyvesikkerheden i forbindelse med flyveoperationer på flyvepladsen. Der bør derfor indføres en tydelig forbindelse mellem den eksisterende forordning (EU) nr. 139/2014 og forordning (EU) 2017/373.
- (11) Med vedtagelsen af 7. udgave af bilag 10 til Chicagokonventionen vedrørende aeronautisk telekommunikation (Volume II), som blev offentliggjort i juli 2016, 15. udgave af bilag 11 til Chicagokonventionen vedrørende lufttrafiktjenester og 16. udgave af dok 4444 »Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management (PANS ATM)«, vedtog ICAO nye SARP om flyvesikkerhed i forbindelse med udøvelse af lufttrafiktjenester (»ATS«).
- (12) Af disse årsager og for at sikre ensartet gennemførelse og overholdelse af de væsentlige krav i punkt 2.3 i bilag VIII til forordning (EU) 2018/1139 bør forordning (EU) 2017/373 ændres.
- (13) Forordning (EU) nr. 923/2012 og forordning (EU) 2017/373 bør også indeholde nærmere bestemmelser om tilgængeligheden af og betingelserne for brug af nødfrekvensen med meget høj frekvens (VHF).

- (14) Under hensyntagen til, at ATM/ANS påvirker pilotens handlinger og flyvepladsoperationer, bør disse nye foranstaltninger desuden afspejles i de relevante bestemmelser i forordning (EU) nr. 923/2012.
- (15) Disse nye foranstaltninger omfatter også nærmere bestemmelser om kvaliteten af luftfartsdata og luftfartsinformation, og derfor bør forordning (EU) nr. 73/2010 <sup>(<sup>9</sup>)</sup> ophæves.
- (16) Branchen og medlemsstaternes kompetente myndigheder bør gives tilstrækkelig tid til at tilpasse sig til de foranstaltninger, der indføres ved denne forordning.
- (17) Foranstaltningerne i denne forordning bygger på Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs udtalelse 02/2018, 03/2018 og 03/2019 i henhold til artikel 75, stk. 2, litra b) og c), og artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.
- (18) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 127 i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

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

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 57) affattes således:

»57) »kontrolleret flyveplads«: en flyveplads, hvor der udøves flyvekontrolltjeneste for flyveplads trafik.»

b) Følgende tilføjes som nr. 144) og 145):

»144) »kritisk område«: et område med fastlagte dimensioner, der strækker sig rundt om jordbaseret udstyr, som benyttes til præcisionsinstrumentindflyvning, hvor tilstedeværelsen af køretøjer eller luftfartøjer vil forårsage en uacceptabel forstyrrelse af navigationsvejledningssignalerne

145) »følsomt område«: et område, der strækker sig ud over det kritiske område, hvor luftfartøjers eller køretøjers parkering og/eller kørsel vil påvirke navigationsvejledningssignalet i et sådant omfang, at dette kan udgøre en uacceptabel forstyrrelse af det luftfartøj, som benytter signalet.»

2) Følgende indsættes som artikel 4a:

»Artikel 4a

#### **Nødfrekvens med meget høj frekvens (VHF)**

1. Uanset stk. 2 sikrer medlemsstaterne, at VHF-nødfrekvensen (121,500 MHz) kun anvendes i de nødsituationer, som er specificeret i punkt SERA.14095, litra d), i bilaget.

2. Medlemsstaterne må undtagelsesvis tillade brug af VHF-nødfrekvensen, der er nævnt i stk. 1, til andre formål end dem, der er specificeret i punkt SERA.14095, litra d), i bilaget, hvis formålene er begrænset til, hvad der er nødvendigt for at nå deres mål, og for at reducere påvirkningen af luftfartøjer i nødsituationer og lufttrafiktjenesteeenheders operationer.»

3) Bilaget ændres som anført i bilag I til denne forordning.

#### Artikel 2

Bilag III til forordning (EU) nr. 139/2014 ændres som angivet i bilag II til nærværende forordning.

<sup>(9)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 73/2010 af 26. januar 2010 om fastlæggelse af krav til luftfartsdatas og luftfartsinformations kvalitet i det fælles europæiske luftrum (EUT L 23 af 27.1.2010, s. 6).

## Artikel 3

I gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 affattes således:

»Artikel 1

**Genstand**

Ved denne forordning fastsættes der fælles krav til:

- a) udøvelse af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester (»ATM/ANS«) for den almene lufttrafik, navnlig for de juridiske eller fysiske personer, der udøver disse tjenester og funktioner
- b) de kompetente myndigheder og kvalificerede organer, som handler på deres vegne, og som varetager certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver for de tjenester, der er omhandlet i litra a)
- c) regler og procedurer for udformningen af luftrumsstrukturer.«

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 2) affattes således:

»2) »ATM/ANS-udøver«: enhver juridisk eller fysisk person, der udøver de ATM/ANS-funktioner, som er defineret i artikel 3, nr. 5), i forordning (EU) 2018/1139, enten enkeltvis eller samlet, for den almene lufttrafik«

b) Følgende tilføjes som nr. 6), 7) og 8):

»6) »udformning af luftrumsstrukturer«: en proces, hvormed det sikres, at luftrumsstrukturerne er korrekt udformet, overvåget og valideret, inden de ibrugtages og anvendes af luftfartøjer

7) »ACAS« (Airborne Collision Avoidance System): et i luftfartøjet installeret system, som, baseret på signaler, der opererer uafhængigt af jordudstyr, fra en SSR-transponder (sekundær overvågningsradar) rådgiver piloten om potentielt konfliktende luftfartøjer, som er udstyret med SSR-transponder

8) »enhed, der frembringer luftfartsdata og luftfartsinformation«: enhver offentlig eller privat enhed med ansvar for at frembringe luftfartsdata og luftfartsinformation, der anvendes som kilde til luftfartsinformationsprodukter og -tjenester. Disse enheder omfatter ikke ATM/ANS-udøvere som omhandlet i nærværende forordnings artikel 2, nr. 2), og flyvepladser som fastlagt i artikel 2, stk. 1, litra e), i forordning (EU) 2018/1139.«

3) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Overskriften affattes således:

»**Udøvelse af ATM/ANS og udformning af luftrumsstrukturer**«.

b) Stk. 1 affattes således:

»1. Medlemsstaterne sørger for, at de relevante ATM/ANS udøves, og luftrumsstrukturer udformes i henhold til denne forordning og på en måde, der fremmer den almene lufttrafik og samtidig inddrager flyvesikkerhedsmæssige hensyn, trafikbehov og miljøpåvirkninger.«

c) Følgende tilføjes som stk. 5, 6, 7, 8 og 9:

»5. Medlemsstaterne sikrer, at:

a) enheder, der frembringer luftfartsdata eller luftfartsinformation, opfylder de krav, der er fastsat i:

- i) bilag III, punkt ATM/ANS.OR.A.085, bortset fra de krav, der er omhandlet i litra c), d), f), nr. 1) og litra i)
- ii) bilag III, punkt ATM/ANS.OR.A.090

- b) luftfartsdata og luftfartsinformation frembringes, behandles og overføres af tilstrækkeligt uddannede, kompetente og bemyndigede medarbejdere.

Hvis luftfartsdata eller luftfartsinformation er tiltænkt anvendelse med henblik på IFR- eller specielle VFR-flyvninger, finder kravene i første afsnit, litra a) og b), anvendelse på alle enheder, som frembringer sådanne data og oplysninger.

6. Fastslås det, at lufttrafiktjenesterne skal udøves i særlige dele af luftrummet eller på særlige flyvepladser, sørger medlemsstaterne for, at disse dele af luftrummet eller de pågældende flyvepladser specificeres i forhold til de lufttrafiktjenester, der skal udøves.

7. Medlemsstaterne sikrer, at der er etableret passende ordninger mellem de relevante ATM/ANS-udøvere og luftfartøjsoperatører med henblik på en tilstrækkelig koordinering af de udøvede aktiviteter og tjenester samt udveksling af relevante data og oplysninger.

8. Medlemsstaterne udpeger de personer eller organisationer, der er ansvarlige for udformning af luftrumsstrukturer, og sikrer, at de nævnte personer eller organisationer anvender de krav, der er fastsat i tillæg 1 til bilag XI (del-FPD).

9. Medlemsstaterne sikrer, at der foretages vedligeholdelse og periodisk gennemgang af flyveprocedurerne for flyvepladser og luftrum, der hører ind under deres myndighed. Til formålet udpeger medlemsstaterne de personer eller organisationer, der har ansvaret for disse opgaver, og sikrer, at de omhandlede personer eller organisationer opfylder kravene i artikel 6, litra a) og k).«

- 4) Følgende indsættes som artikel 3a, 3b, 3c og 3d:

»Artikel 3a

#### **Fastlæggelse af behovet for udøvelse af lufttrafiktjenester**

1. Medlemsstaterne fastlægger, hvorvidt der er behov for at udøve lufttrafiktjenester, under hensyntagen til alle følgende faktorer:

- a) de pågældende typer af lufttrafik
- b) tætheden af lufttrafikken
- c) vejrforholdene
- d) andre relevante faktorer i tilknytning til de målsætninger for lufttrafiktjenester, der er fastlagt i punkt ATS.TR.100 i bilag IV.

2. Ved fastlæggelsen af behovet for udøvelse af lufttrafiktjenester tager medlemsstaterne ikke hensyn til, om luftfartøjer medbringer ACAS.

Artikel 3b

#### **Koordinering mellem militære enheder og lufttrafiktjenesteudøvere**

Uden at det berører artikel 6 i forordning (EF) nr. 2150/2005, indfører medlemsstaterne særlige procedurer, således at:

- a) lufttrafiktjenesteudøvere underrettes, hvis en militær enhed observerer, at et luftfartøj, som er eller kan være et civilt luftfartøj, nærmer sig eller er fløjet ind i et område, hvor interception kan blive påkrævet
- b) Lufttrafiktjenesteudøveren skal i tæt samarbejde med den militære enhed bekræfte luftfartøjets identitet og give det den navigationsvejledning, der er nødvendig for at forebygge behovet for interception af luftfartøjet.

Artikel 3c

#### **Koordinering af flyveoperationer, der kan være til fare for den civile luftfart**

1. Medlemsstaterne sikrer, at operationer, der kan være til fare for civile luftfartøjer over deres område, koordineres, også over åbent hav, hvis den kompetente myndighed i henhold til en regional ICAO-luftfartsaftale har accepteret ansvaret for at udøve lufttrafiktjenester inden for det pågældende luftrum. Koordineringen skal foretages i rette tid til, at oplysninger om disse aktiviteter kan bekendtgøres rettidigt.

2. Medlemsstaterne indfører ordninger for bekendtgørelse af oplysninger om de aktiviteter, der er omhandlet i stk. 1.

#### Artikel 3d

#### Nødfrekvens med meget høj frekvens (VHF)

1. Uanset stk. 2 sikrer medlemsstaterne, at VHF-nødfrekvensen (121,500 MHz) kun anvendes i reelle nødsituationer som specificeret i punkt ATS.OR.405, litra a), i bilag IV.
  2. Medlemsstaterne må undtagelsesvis tillade brug af VHF-nødfrekvensen, der er nævnt i stk. 1, til andre formål end dem, der er specificeret i punkt ATS.OR.405, litra a), i bilag IV, hvis formålene er begrænset til det omfang, der er nødvendigt for at nå deres mål, og for at reducere påvirkningen af luftfartøjer i nødsituationer og lufttrafiktjenesteheders operationer.«
- 5) I artikel 6 foretages følgende ændringer:
- a) Litra d) affattes således:
    - »d) foruden kravene i litra a) og c) gælder kravene i bilag IV (del-ATS) og de krav, der er fastsat ved forordning (EU) nr. 923/2012, for udøvere af lufttrafiktjenester«.
  - b) Litra k) affattes således:
    - »k) foruden kravene i litra a) og b) gælder kravene i bilag XI (del-FPD) for udøvere af flyveprocedureudformnings-tjenester«.
- 6) Bilag I, II, III, IV, V, VI og XI ændres som angivet i bilag III til denne forordning.

#### Artikel 4

Forordning (EU) nr. 73/2010 ophæves med virkning fra den 27. januar 2022.

#### Artikel 5

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

Den anvendes fra den 27. januar 2022.

Følgende punkter i denne forordning finder anvendelse fra den 5. november 2020:

- I bilag I: punkt 10, litra b)
- I bilag III:
  - punkt 5
  - i punkt 6: tillæg 3 »SNOWTAM-FORMAT«.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. februar 2020.

På Kommissionens vegne  
Ursula VON DER LEYEN  
Formand

## BILAG I

**Ændringer af gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012**

I bilaget foretages følgende ændringer:

(1) I punkt SERA.3210, litra d), nr. 4), ii), affattes A) og B) således:

- »A) skal antallet af personer og køretøjer på manøvreområdet på en flyveplads indskrænkes til det strengt nødvendige, og der skal tages særligt hensyn til at beskytte det eller de kritiske og følsomme områder for radionavigationshjælpemidler
- B) skal metoden eller metoderne til at holde køretøjer og luftfartøjer under kørsel adskilt, med forbehold af bestemmelserne i nr. iii), være som foreskrevet af luftfartstjenesteudøveren og godkendt af den kompetente myndighed, idet der tages højde for de tilgængelige hjælpemidler«

(2) Punkt SERA.3210, litra d), nr. 4), iv), A), affattes således:

- »A) køretøjer, og køretøjer der bugserer luftfartøjer, har vigepligt over for luftfartøjer, der lander, starter eller er under kørsel«

(3) I punkt SERA.8005 foretages følgende ændringer:

a) litra a), nr. 3), affattes således:

- »3) udstede en eller flere af følgende: klareringer, instrukser eller oplysninger for at hindre sammenstød mellem luftfartøjer under enhedens kontrol samt for at fremme og regulere trafikstrømmen hensigtsmæssigt«

b) litra c) affattes således:

a) indledningen affattes således:

»Bortset fra operationer på parallelle eller næsten parallelle baner som i punkt ATS.TR.255 i bilag IV til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 (\*), eller hvor adskillelsesminima kan reduceres i nærheden af flyvepladser, tilvejebringer en flyvekontrolenhed adskillelse på mindst en af følgende måder:

(\*) (\*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 og (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).«

b) nr. 1) affattes således:

- »1) Vertikal adskillelse opnået ved tildeling af forskellige flyvehøjder valgt fra tabellen over marchhøjder i tillæg 3. Dog skal flyvehøjders korrelation til flyvevej, som foreskrevet deri, ikke anvendes, når anden fremgangsmåde er angivet i vedkommende AIP eller i ATC-klareringer. Det vertikale adskillelsesminimum skal være nominelt 300 m (1 000 ft) op til og med FL 410 og nominelt 600 m (2 000 ft) over dette niveau. Oplysninger om geometrisk højde må ikke anvendes til at etablere vertikal adskillelse«.

(4) Punkt SERA.8012 affattes således:

»a) Flyvekontrolenheder skal anvende adskillelsesminima for Wake Turbulence for luftfartøjer i flyvningernes indflyvnings- og udflyvningsfaser under følgende omstændigheder:

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

- b) Litra a) gælder ikke for ankomende VFR- og IFR-flyvninger, der gennemfører en visuel indflyvning, hvis luftfartøjet har rapporteret det foregående luftfartøj i sigte og har fået instruks om at følge og opretholde egen adskillelse fra det pågældende luftfartøj. I disse tilfælde skal flyvekontrolenheden udstede et varsel om wake turbulence.«

(5) I punkt SERA.8015 foretages følgende ændringer:

a) I litra b) tilføjes følgende som nr. 6):

- »6) Er der tale om kursdirigering eller tildeling af en direkte ruteføring, som ikke indgår i flyveplanen, og som bringer en IFR-flyvning uden for den offentliggjorte ATS-rute eller -instrumentprocedure, skal en flyveleder, der udøver ATS-overvågningstjeneste, udstede klareringer på en sådan måde, at den foreskrevne hindringsfrihed er til stede på ethvert tidspunkt, indtil luftfartøjet når det punkt, hvor piloten vender tilbage til flyveplansruten eller tilslutter sig en offentliggjort ATS-rute eller -instrumentprocedure.«

b) Litra d), nr. 5), affattes således:

- »5) alle nødvendige instrukser eller oplysninger om andre forhold, f.eks. ATFM-afgangsslots, hvis det er relevant, manøvrer i forbindelse med ind- og udflyvning, kommunikation eller tidspunktet, hvor klareringen udløber.«

c) I litra e) affattes overskriften således:

»Tilbagelæsning af klareringer, instrukser og sikkerhedsrelaterede oplysninger«

d) I litra eb) foretages følgende ændringer:

i) nr. 3) affattes således:

- »3) Medmindre det vides, at luftfartøjet allerede har modtaget oplysningerne i en dirigeret transmission, skal QNH-højdemålerindstillingen indgå i:

- i) klareringen af nedstigning, når klareringen for første gang udstedes til en højde under gennemgangsniveauet
- ii) indflyvningsklareringen eller klareringen til at komme ind i trafikrunden
- iii) taxiklareringen til afgående luftfartøjer.«

ii) i nr. 5), affattes indledningen således:

»Har et luftfartøj fået klarering til landing, eller hvis et luftfartøj er blevet underrettet om, at banen står til rådighed ved en landing på AFIS-flyvepladser, og luftfartøjet fuldfører sin indflyvning ved anvendelse af atmosfæretryk ved flyvepladsniveauet (QFE), skal dette luftfartøjs vertikale position udtrykkes i højde over flyvepladsens niveau for den del af flyvningen, hvor QFE må anvendes, idet den dog skal udtrykkes i højde over banetærskelens niveau.«

(6) I punkt SERA.9005 foretages følgende ændringer:

a) i litra a) foretages følgende ændringer:

i) følgende tilføjes som nr. 7) og 8):

- »7) oplysninger om unormal luftfartøjskonfiguration og luftfartøjstilstand
- 8) enhver oplysning, der må formodes at berøre flyvesikkerheden.«

ii) andet afsnit udgår.

b) I litra b) foretages følgende ændringer:

i) nr. 3) affattes således:

- »3) for flyvninger over vandområder, hvor det er praktisk muligt, og hvis en pilot anmoder om det, alle foreliggende oplysninger såsom radiokaldesignal, position, retvisende beholdne kurs, hastighed osv. for overfladefartøjer i området, og«

ii) Følgende tilføjes som nr. 4):

- »4) meldinger, herunder klareringer, modtaget fra andre luftrafiktjenesteenheder med henblik på at transmittere disse til luftfartøjer.«



- c) følgende litra d) tilføjes:
- »d) AFIS til flyvninger skal ud over de relevante punkter i litra a) og b) omfatte afgivelse af oplysninger vedrørende:
    - (1) farer for kollision med luftfartøjer, køretøjer og personer, der opererer på manøvreområdet
    - (2) bane i brug.«
- (7) Punkt SERA.9010, litra a), nr. 4), affattes således:
- »4) Hvis et luftfartøj anerkender modtagelsen af en ATIS, som ikke længere er gældende, skal ATS-enheden uden ophold foretage en af følgende handlinger:
    - i) meddele luftfartøjet ethvert element af oplysninger, der skal opdateres
    - ii) give luftfartøjet instruks om at indhente de gældende ATIS-oplysninger.«
- (8) Punkt SERA.13010, litra b), affattes således:
- »b) Medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet, skal trykhøjderelaterede højdeoplysninger, der vises, verificeres mindst én gang af hver ATS-enhed med det rette udstyr ved første kontakt med det pågældende luftfartøj eller, hvis dette ikke er muligt, snarest muligt derefter.«
- (9) I punkt SERA.14095 tilføjes følgende litra d):
- »d) Som fastsat i artikel 4a skal VHF-nødfrekvensen (121,500 MHz) anvendes til reelle nødsituationer, herunder:
    - (1) at tilvejebringe en ledig kanal mellem luftfartøjer i nødsituationer og en jordstation, når de normale kanaler anvendes til andre luftfartøjer
    - (2) at tilvejebringe en VHF-kommunikationskanal mellem luftfartøjer og flyvepladser, som normalt ikke anvendes af internationale luftfartstjenester, hvis der skulle opstå en nødsituation
    - (3) at tilvejebringe en fælles VHF-kommunikationskanal mellem enten civile eller militære luftfartøjer og mellem sådanne luftfartøjer og jordbaserede tjenester, der medvirker i fælles eftersøgnings- og redningsoperationer, inden der om fornødent skiftes til den rette frekvens
    - (4) at tilvejebringe luft til jord-kommunikation med luftfartøjer, hvis svigt i luftbåret udstyr hindrer brugen af de regulære kanaler
    - (5) at tilvejebringe en kanal, hvor nødlokaliseringssendere kan opereres, og hvor der kan kommunikeres mellem overlevelseshænder og luftfartøjer, der medvirker i eftersøgnings- og redningsoperationer
    - (6) at tilvejebringe en fælles VHF-kanal til kommunikation mellem civile luftfartøjer og interceptende luftfartøjer eller interceptkontrolenheder og mellem civile eller interceptende luftfartøjer og lufttrafiktjenesteheder i tilfælde af interception af civile luftfartøjer.«
- (10) I punkt SERA.12005, litra a), foretages følgende ændringer:
- a) nr. 8) affattes således:
    - »8) tegn på vulkansk aktivitet eller vulkanudbrud, eller«
  - b) Følgende tilføjes som nr. 9):
    - »9) den oplevede bremsevirkning på banen er ikke så god som rapporteret.«
-

## BILAG II

**Ændring af forordning (EU) nr. 139/2014**

I bilag III foretages følgende ændringer:

a) Punkt ADR.OR.B.015, litra b), nr. 2), ii), affattes således:

»ii) arten af operationer på flyvepladsen og det tilknyttede luftrum og«

b) Punkt ADR.OR.B.025, litra a), nr. 1), iii), affattes således:

»iii) at flyveprocedurerne på flyvepladsen og ændringer til tilknytning hertil er fastsat i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 (\*).

---

(\*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 og (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).«

## BILAG III

**Ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2017/373**

I bilag I, II, III, IV, V, VI og XI foretages følgende ændringer:

1) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) Følgende indholdsfortegnelse indsættes før afsnittet »DEFINITIONER AF TERMER BRUGT I BILAG II TIL XIII«:

## »INDHOLDSFORTEGNELSE

BILAG I	DEFINITIONER AF TERMER BRUGT I BILAG II til XIII (del-DEFINITIONER)
BILAG II	KRAV TIL KOMPETENTE MYNDIGHEDER — TILSYN MED TJENESTER OG ANDRE ATM-NETFUNKTIONER (del-ATM/ANS.AR)
	SUBPART A — GENERELLE KRAV (ATM/ANS.AR.A)
	SUBPART B — STYRING (ATM/ANS.AR.B)
	SUBPART C — TILSYN, CERTIFICERING OG HÅNDLÆVELSE (ATM/ANS.AR.C)
	Tillæg 1 — CERTIFIKAT FOR TJENESTEUDØVER
BILAG III	FÆLLES KRAV TIL TJENESTEUDØVERE (del-ATM/ANS.OR)
	SUBPART A — GENERELLE KRAV (ATM/ANS.OR.A)
	SUBPART B — STYRING (ATM/ANS.OR.B)
	SUBPART C — SPECIFIKKE ORGANISATORISKE KRAV TIL ANDRE TJENESTEUDØVERE END LUFTTRAFIK-TJENESTEUDØVERE (ATM/ANS.OR.C)
	SUBPART D — SÆRLIGE ORGANISATORISKE KRAV TIL ANS- OG ATFM-UDØVERE OG NETADMINISTRATOREN (ATM/ANS.OR.D)
	Tillæg 1 — LUFTFARTSDATAKATALOG
BILAG IV	SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF LUFTTRAFIKTJENESTER (del-ATS)
	SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF LUFTTRAFIKTJENESTER (ATS.OR)
	AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
	AFDELING 2 — SIKKERHED I FORBINDELSE MED TJENESTER
	AFDELING 3 — SÆRLIGE KRAV VEDRØRENDE MENNESKELIGE FAKTORER I FORBINDELSE MED FLYVEKONTROLTJENESTEUDØVERE
	AFDELING 4 — KRAV VEDRØRENDE KOMMUNIKATION
	AFDELING 5 — KRAV VEDRØRENDE INFORMATION
	SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF LUFTTRAFIKTJENESTER (ATS.TR)
	AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
	AFDELING 2 — FLYVEKONTROLTJENESTE

AFDELING 3 — FLYVEINFORMATIONSTJENESTE

AFDELING 4 — ALARMERINGSTJENESTE

BILAG V — SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF METEOROLOGISKE TJENESTER (del-MET)

SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF METEOROLOGISKE TJENESTER (MET.OR)

AFDELING 1 — GENERELLE KRAV

AFDELING 2 — SPECIFIKKE KRAV

Kapitel 1 — Krav til luftfartens meteorologiske stationer

Kapitel 2 — Krav til flyvepladsens meteorologiske kontorer

Kapitel 3 — Krav til flyvepladsens meteorologiske overvågningskontorer

Kapitel 4 — Krav til rådgivningscentre om vulkansk aske (VAAC)

Kapitel 5 — Krav til rådgivningscentre om tropiske cykloner (TCAC)

Kapitel 6 — Krav til world area forecast centre (WAFC)

SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF METEOROLOGISKE TJENESTER (MET.TR)

AFDELING 1 — GENERELLE KRAV

AFDELING 2 — SPECIFIKKE KRAV

Kapitel 1 — Tekniske krav til luftfartens meteorologiske stationer

Kapitel 2 — Tekniske krav til flyvepladsens meteorologiske kontorer

Kapitel 3 — Tekniske krav til flyvepladsens meteorologiske overvågningskontorer

Kapitel 4 — Tekniske krav til rådgivningscentre om vulkansk aske (VAAC)

Kapitel 5 — Tekniske krav til rådgivningscentre om tropiske cykloner (TCAC)

Kapitel 6 — Tekniske krav til world area forecast centre (WAFC)

Tillæg 1 — Model for METAR

Tillæg 2 — Faste dækningsområder for WAFS-udsigter udformet som kort

Tillæg 3 — Model for TAF

Tillæg 4 — Model for wind shear-varsler

Tillæg 5A — Model for SIGMET og AIRMET

Tillæg 5B — Model for specielle luftrapporter (uplink)

- Tillæg 6 — Model for en underretning om vulkansk aske
- Tillæg 7 — Model for en underretning om tropiske cykloner
- Tillæg 8 — Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer, der indgår i underretninger om vulkansk aske, underretninger om tropiske cykloner, SIGMET, AIRMET, flyvepladsvarsler og wind shear-varsler

BILAG VI — SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF LUFTFARTSINFORMATIONSTJENESTER (del-AIS)

SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF LUFTFARTSINFORMATIONSTJENESTER (AIS.OR)

AFDELING 1 — GENERELLE KRAV

AFDELING 2 — DATAKVALITETSSTYRING

AFDELING 3 — LUFTFARTSINFORMATIONSPRODUKTER

Kapitel 1 — Luftfartsinformation i en standardiseret præsentation

Kapitel 2 — Digitale datasæt

AFDELING 4 — TJENESTER VEDRØRENDE DISTRIBUTION OG INFORMATIONER FORUD FOR FLYVNING

AFDELING 5 — OPDATERING AF LUFTFARTSINFORMATIONSPRODUKTER

AFDELING 6 — KRAV TIL PERSONALE

SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF LUFTFARTSINFORMATIONSTJENESTER (AIS.TR)

AFDELING 1 — GENERELLE KRAV

AFDELING 2 — DATAKVALITETSSTYRING

AFDELING 3 — LUFTFARTSINFORMATIONSPRODUKTER

Kapitel 1 — Luftfartsinformation i en standardiseret præsentation

Kapitel 2 — Digitale datasæt

AFDELING 4 — TJENESTER VEDRØRENDE DISTRIBUTION OG INFORMATIONER FORUD FOR FLYVNING

AFDELING 5 — OPDATERING AF LUFTFARTSINFORMATIONSPRODUKTER

Tillæg 1 — INDHOLD AF LUFTFARTSINFORMATIONSPUBLIKATIONER (AIP)

Tillæg 2 — NOTAM-FORMAT

Tillæg 3 — SNOWTAM-FORMAT

Tillæg 4 — ASHTAM-FORMAT

BILAG VII — SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF DATATJENESTER (del-DAT)

SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF DATATJENESTER (DAT.OR)

AFDELING 1 — GENERELLE KRAV

AFDELING 2 — SPECIFIKKE KRAV

- SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF DATATJENESTER (DAT.TR)
- AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
- BILAG VIII — SÆRLIGE KRAV FOR UDØVERE AF KOMMUNIKATIONS-, NAVIGATIONS- ELLER OVERVÅGNINGSTJENESTER (del-CNS)
- SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF KOMMUNIKATIONS-, NAVIGATIONS- ELLER OVERVÅGNINGSTJENESTER (CNS.OR)
- AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
- SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF KOMMUNIKATIONS-, NAVIGATIONS- ELLER OVERVÅGNINGSTJENESTER (CNS.TR)
- AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
- BILAG IX — SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF LUFTTRAFIKREGULERING (del-ATFM)
- TEKNISKE KRAV TIL UDØVERE AF LUFTTRAFIKREGULERING (ATFM.TR)
- BILAG X — SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF LUFTRUMSSTYRING (del-ASM)
- TEKNISKE KRAV TIL UDØVERE AF LUFTRUMSSTYRING (ASM.TR)
- AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
- BILAG XI — SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF FLYVEPROCEDUREUDFORMNINGSTJENESTER (del-FPD)
- SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF FLYVEPROCEDUREUDFORMNINGSTJENESTER (FPD.OR)
- AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
- SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF FLYVEPROCEDUREUDFORMNINGSTJENESTER (FPD.TR)
- AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
- Tillæg 1 — KRAV FOR LUFTRUMSSTRUKTURER OG TILKNYTTETE FLYVEPROCEDURER
- BILAG XII — SÆRLIGE KRAV TIL NETADMINISTRATOREN (DEL-NM)
- TEKNISKE KRAV TIL NETADMINISTRATOREN (NM.TR)
- AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
- BILAG XIII — KRAV TIL TJENESTEUDØVERE VEDRØRENDE UDDANNELSE OG KOMPETENCEVURDERING AF PERSONALE (del-PERS)
- SUBPART A — PERSONALE, SOM ARBEJDER MED LUFTTRAFIKSIKKERHEDSELEKTRONIK
- AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
- AFDELING 2 — UDDANNELSESKRAV
- AFDELING 3 — KRAV TIL KOMPETENCEVURDERINGEN
- AFDELING 4 — KRAV TIL INSTRUKTØRER OG BEDØMMERE
- Tillæg 1 — Basisuddannelse — fælles
- Tillæg 2 — Basisuddannelse — linjer
- Tillæg 3 — Kompetencegivende uddannelse — fælles
- Tillæg 4 — Kompetencegivende uddannelse — linjer«

b) nr. 6) affattes således:

»6) »flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS)«: flyveinformationstjeneste, som en udpeget lufttrafiktjenesteudøver tilvejebringer med henblik på flyvepladstrafik«

c) nr. 19) affattes således:

»19) »AIRMET«: oplysninger udstedt af et meteorologisk overvågningskontor om forekomst eller forventet forekomst af nærmere angivne en route-vejr-fænomener og udviklingen i tid og rum af disse fænomener, som kan have sikkerhedsmæssig indflydelse på flyveoperationer i lav højde, og som ikke allerede er indeholdt i den udstedte udsigt for flyvninger i lav højde i den pågældende flyveinformationsregion eller en del deraf«

d) nr. 71) affattes således:

»71) »meteorologisk overvågningskontor (MWO)«: et kontor, der overvåger meteorologiske forhold, der påvirker flyveoperationer, og tilvejebringer oplysninger om forekomst eller forventet forekomst af nærmere angivne en route-vejr-fænomener og andre fænomener i atmosfæren, som kan have sikkerhedsmæssig indflydelse på flyveoperationer inden for et bestemt ansvarsområde«

e) nr. 91) udgår

f) nr. 93) affattes således:

»93) »SIGMET«: oplysninger udstedt af et meteorologisk overvågningskontor om forekomst eller forventet forekomst af nærmere angivne en route-vejr-fænomener og andre fænomener i atmosfæren og udviklingen i tid og rum af disse fænomener, som kan have sikkerhedsmæssig indflydelse på flyveoperationer«

g) nr. 94) udgår

h) nr. 99) affattes således:

»99) »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«

i) nr. 108) affattes således:

»108) »world area forecast centre (WAFC)«: et meteorologisk center, der udarbejder og udsteder udsigter over signifikant vejr (SIGWX) og udsigter for det øvre luftrum i digital form globalt og direkte til medlemsstaterne som led i AFS' (luftfartens faste tjeneste) internetbaserede tjenester«

j) følgende nr. 110) – 259) tilføjes:

»110) »kontrolltårn«: en enhed, der yder flyvekontrolltjeneste for flyvepladstrafik

111) »flyvepladstrafik«: al trafik på en flyveplads' manøvreområde og alle luftfartøjer i luften i nærheden af en flyveplads. Luftfartøjer, der opererer i nærheden af en flyveplads, omfatter, men er ikke begrænset til, luftfartøjer, der flyver ind i eller forlader flyvepladsens trafikrunde

112) »trafikrunde«: den angivne flyvevej, som luftfartøjer følger under flyvning i nærheden af en flyveplads

113) »fast luftfartsstation«: en jordstation i luftfartens faste tjeneste

114) »luftfartsfyr«: enhver form for belysning, der er anbragt til hjælp for luftfarten, bortset fra belysning anbragt på et luftfartøj

115) »AIC (aeronautical information circular)«: en meddelelse, der indeholder oplysninger, som ikke kan komme i betragtning til, at der udarbejdes en NOTAM, eller til optagelse i luftfartsinformationspublikationen, men som vedrører flyvesikkerhed og luftfart samt tekniske, administrative eller lovgivningsmæssige forhold

- 116) »luftfartsinformationsledelse (AIM)«: den dynamiske og integrerede styring af luftfartsinformation gennem tilvejebringelse og udveksling af kvalitetssikrede digitale luftfartsdata i samarbejde med alle parter
- 117) »luftfartsinformationsprodukt«: luftfartsdata og luftfartsinformation, der tilvejebringes enten som digitale datasæt eller som en standardiseret præsentation i trykt form eller via elektroniske medier. Luftfartsinformationsprodukter omfatter:
- luftfartsinformationspublikationer, herunder ændringer og tillæg
  - AIC
  - aeronautiske kort
  - NOTAM
  - digitale datasæt
- 118) »luftfartsinformationspublikation (AIP)«: en publikation, som er udgivet af en stat eller efter bemyndigelse fra en stat, som indeholder luftfartsinformation af varig natur, og som er af væsentlig betydning for luftfarten
- 119) »AIP-ændring« en permanent ændring af oplysningerne i AIP
- 120) »AIP-tillæg«: en midlertidig ændring af oplysningerne i AIP, som stilles til rådighed i form af særlige sider
- 121) »luftfartsinformationsregulering og -kontrol (AIRAC)«: et system, der på grundlag af fælles ikrafttrædelsesdatoer tager sigte på at forudmelde forhold, som nødvendiggør betydelige ændringer af den operative praksis
- 122) »luftfartens mobile tjeneste«: en mobiltjeneste mellem luftfartsstationer og luftfartøjer, mellem luftfartøjer indbyrdes og mellem luftfartøjer og redningsfartøjer. Nødradiopejlesendere med positionsangivelse kan også indgå i denne tjeneste på angivne nødfrekvenser
- 123) »luftfartsstation«: en jordstation i luftfartens mobile tjeneste. En luftfartsstation kan være placeret om bord på et skib eller på en platform på havet
- 124) »luftfartstelekomunikationsstation«: en station i en telekommunikationstjeneste, der stilles til rådighed til ethvert luftfartsrelateret formål
- 125) »AFIS-flyveplads«: en flyveplads, hvor AFIS stilles til rådighed inden for det luftrum, der er tilknyttet flyvepladsen
- 126) »AFIS-enhed«: en enhed, der etableres for at stille AFIS og alarmeringstjeneste til rådighed
- 127) »luftfartøjsidentitetsbetegnelse« en gruppe bogstaver, tal eller en kombination heraf, som enten er identisk med eller er den tilsvarende kodebetegnelse for det flykaldesignal, der skal benyttes i luft til jord-kommunikation, og som benyttes til at identificere luftfartøjet i lufttrafiktjenestens jord til jord-kommunikation
- 128) »luft til jord-kommunikation«: tovejskommunikation mellem luftfartøjer og stationer eller lokaliteter på jordens overflade
- 129) »flyverådgivningstjeneste«: en tjeneste, som udøves i et nærmere angivet luftrum eller for en angivet rute (rådgivningsluftrum), for at sikre adskillelse, hvor dette er muligt, mellem luftfartøjer, der opererer på flyveplaner i henhold til instrumentflyverreglerne (IFR)
- 130) »klarering fra en flyvekontrolenhed« eller »ATC-klarering«: tilladelse til at et luftfartøj foretager manøvrer i overensstemmelse med de nærmere betingelser, der er angivet af en flyvekontrolenhed



- 131) »flyvekontrollinstruktion« eller »ATC-instruktion«: direktiver udstedt af en flyvekontrolenhed for at kræve, at en pilot udfører en given handling
- 132) »flyvekontrolenhed« eller »ATC-enhed«: en fællesbetegnelse for kontrolcentral, indflyvningskontrolenhed og kontrolltårn
- 133) »ALERFA«: det kodeord, der anvendes til at angive en beredskabsfase
- 134) »alarmeringstjeneste«: en tjeneste, som har til formål at underrette relevante organisationer om luftfartøjer, der har behov for eftersøgnings- og redningstjeneste, og i nødvendigt omfang assistere sådanne organisationer
- 135) »beredskabsfase«: en situation, hvor der næres frygt for et luftfartøjs og de ombordværendes sikkerhed
- 136) »indflyvningskontrolenhed«: en enhed, som yder flyvekontrolltjeneste for ankommende og afgående kontrollerede flyvninger ved en eller flere flyvepladser
- 137) »områdenavigationsrute«: en ATS-rute etableret til brug for luftfartøjer, som kan anvende områdenavigation
- 138) »sammenstille«: en proces, der består i at sammenlægge data fra flere kilder i en database og fastlægge et udgangspunkt for den efterfølgende behandling
- 139) »ATS-rute«: en nærmere fastsat rute oprettet for at kanalisere lufttrafik, hvor dette er nødvendigt for at udøve ATS
- 140) »ATS-overvågningstjeneste«: en tjeneste, som udøves direkte ved hjælp af et ATS-overvågningssystem
- 141) »ATS-overvågningssystem«: et fælles udtryk for henholdsvis ADS-B, PSR, SSR eller ethvert sammenligneligt jordbaseret system, som muliggør identifikation af luftfartøjer
- 142) »afhængig automatisk overvågning — udsendelse (ADS-B)«: en metode, efter hvilken luftfartøjer, køretøjer på flyvepladsen og andre genstande ved behov automatisk kan sende og/eller modtage data såsom identitetsbetegnelse, position og supplerende data i en udsendelseskonfiguration via datalink
- 143) »afhængig automatisk overvågning — kontrakt (ADS-C)«: en metode, efter hvilken vilkårene for en ADS-C-aftale vil blive udvekslet mellem jordsystemet og luftfartøjet via datalink, og som specificerer vilkår for ADS-C-rapporternes påbegyndelse, og hvilke data rapporterne skal indeholde
- 144) »automatisk terminalinformationstjeneste (ATIS)«: automatisk afgivelse af gældende rutineinformationer til ankommende og afgående luftfartøjer 24 timer i døgnet eller for en nærmere specificeret del af døgnet
- 145) »datalink-automatisk terminalinformationstjeneste (D-ATIS)«: udøvelse af ATIS via datalink
- 146) »tale-automatisk terminalinformationstjeneste (tale-ATIS)«: udøvelse af ATIS som kontinuerligt repeterede taleudsendelser via radiotelefont
- 147) »udsendelse«: transmission af oplysninger vedrørende luftfart, som ikke er rettet til en eller flere bestemte stationer
- 148) »skydækehøjde«: højden over jorden eller vandet af underkanten af det laveste skylag under 6 000 m (20 000 ft), der dækker mere end halvdelen af himlen

- 149) »klareringsgrænse«: det punkt, hvortil et luftfartøj har modtaget klarering
- 150) »skyhøjde«: højden på basen af det nederste observerede eller forudsagte skyelement i nærheden af en flyveplads eller et driftssted eller inden for et angivet operationsområde, normalt målt over flyvepladsniveauet eller havoverfladen i tilfælde af offshoreoperationer
- 151) »fuldstændighed«: for så vidt angår data, graden af forvisning om, at alle data, der er nødvendige til støtte for den påtænkte anvendelse, står til rådighed
- 152) »konfidensniveau«: sandsynligheden for, at en parameters sande værdi ligger inden for et bestemt interval omkring skønnet over dens værdi
- 153) »konferencekommunikationsfaciliteter«: kommunikationsmidler, hvorved der kan føres direkte samtaler mellem tre eller flere steder samtidigt
- 154) »kontrolzone«: et kontrolleret luftrum, der strækker sig opefter fra jordoverfladen til en fastsat øvre grænse
- 155) »kontrolleret flyveplads«: en flyveplads, hvor der udøves flyvekontrolltjeneste for flyvepladstrafik
- 156) »kontrolleret luftrum«: et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der udøves flyvekontrolltjeneste i overensstemmelse med luftrumsklassifikationen
- 157) »kontrolleret flyvning«: enhver flyvning, for hvilken der er udstedt en klarering
- 158) »datalink-kommunikation mellem flyveleder og pilot (CPDLC)«: en metode til kommunikation mellem flyveleder og pilot, som anvender datalink til ATC-kommunikation
- 159) »kritisk område«: et område med fastlagte dimensioner, der strækker sig rundt om jordbaseret udstyr, som benyttes til præcisionsinstrumentindflyvning, hvor tilstedeværelsen af køretøjer eller luftfartøjer vil forårsage en uacceptabel forstyrrelse af navigationsvejledningssignalerne
- 160) »marchhøjde«: en flyvehøjde, hvori en væsentlig del af en flyvning foregår
- 161) »cyklisk redundanskontrol (CRC)«: en matematisk algoritme, som anvendes på data i digital form, og som giver en vis sikkerhed mod tab eller ændring af data
- 162) »fareområde«: et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der på angivne tidspunkter kan forekomme virksomhed, som er til fare for luftfartøjer under flyvning
- 163) »datanøjagtighed«: en grad af overensstemmelse mellem den skønnede eller målte værdi og den sande værdi
- 164) »dataindsamlingsoverflade«: en angivet flade, for hvilken hindrings- eller terrændata indsamles
- 165) »dataintegritet«: en grad af sikkerhed for, at luftfartsdata og værdierne herfor ikke er gået tabt eller ændret siden datafrebringelsen eller den godkendte ændring
- 166) »dataelement«: en enkelt attribut i et komplet datasæt, som er tildelt en værdi, der definerer dets aktuelle status
- 167) »datalink-kommunikation«: en kommunikationsform, der anvendes til udveksling af meldinger via et datalink
- 168) »datalink-VOLMET (D-VOLMET)«: tilrådighedsstilling via datalink af gældende meteorologiske rutinemeldinger for en given flyveplads (METAR) og særlige meteorologiske meldinger for flyvepladsen (SPECI), flyvepladsudsigter (TAF), SIGMET, specielle luftrapporter, der ikke er omfattet af SIGMET, og AIRMET, når sådanne står til rådighed

- 169) »datafrembringelse«: skabelse af et nyt dataelement med dettes tilknyttede værdi, ændring af værdien af et eksisterende dataelement eller bortfald af et eksisterende dataelement
- 170) »specifikation af dataprodukt«: en udførlig beskrivelse af et datasæt eller en samling af datasæt sammen med yderligere oplysninger, hvormed det/den kan oprettes og stilles til rådighed for en anden part, som kan benytte det
- 171) »datasæt«: en identificerbar samling af data
- 172) »datum«: enhver mængde eller sæt af mængder, som kan tjene som reference for eller danne grundlag for beregningen af andre mængder
- 173) »DETRESFA«: det kodeord, der anvendes til at angive en nødfase
- 174) »nødfase«: en situation, hvor der er rimelig vished for, at et luftfartøj og de ombordværende befinder sig i en alvorlig og overhængende fare og har behov for øjeblikkelig hjælp
- 175) »downstream klarering«: en klarering udstedt til et luftfartøj af en flyvekontrolenhed, der ikke er den aktuelt kontrollerende flyvekontrolenhed for det pågældende luftfartøj
- 176) »væsentlig trafik«: kontrolleret trafik, for hvilken flyvekontrolltjenesten skal sikre adskillelse, men hvor der for en bestemt kontrolleret flyvnings vedkommende ikke sikres eller ikke vil blive sikret adskillelse fra anden kontrolleret trafik ved hjælp af det passende adskillelsesminimum
- 177) »væsentlig lokal trafik«: ethvert luftfartøj, køretøj eller personale på eller nær manøvreområdet eller trafik i start- og stigningsområdet eller slutindflyvningsområdet, som kan udgøre en fare for det pågældende luftfartøj
- 178) »beregnet ankomsttidspunkt«:
- a) for IFR-flyvningers vedkommende det tidspunkt, på hvilket luftfartøjet beregnes at ville ankomme over et angivet punkt, som er fastsat i relation til navigationshjælpemidler, og hvorfra en instrumentindflyvnings-procedure agtes påbegyndt, eller, hvis der ikke findes navigationshjælpemidler i tilknytning til flyvepladsen, det tidspunkt, hvor luftfartøjet beregnes at ville ankomme over flyvepladsen.
  - b) for VFR-flyvningers vedkommende det tidspunkt, hvor luftfartøjet beregnes at ville ankomme over flyvepladsen
- 179) »feature«: abstraktion af fænomener i den virkelige verden
- 180) »featureattribut«: et kendetegn ved et feature, der har en betegnelse, en datatype og et værdiområde tilknyttet
- 181) »featuretype«: en klasse af fænomener i den virkelige verden med fælles egenskaber, som udgør det grundlæggende klassifikationsniveau i et featurekatalog
- 182) »slutindflyvning«: den del af instrumentindflyvningsproceduren, som:
- a) påbegyndes ved det specificerede fikspunkt eller punkt eller, hvis et sådant fikspunkt eller punkt ikke er specificeret, på et af følgende steder:
    - i) ved afslutningen af det sidste proceduredrej, basedrej eller indadgående drej i en racetrack-procedure, hvis dette er specificeret
    - ii) ved intercept-punktet af den sidste beholdne kurs, som er specificeret i indflyvningsproceduren
  - b) afsluttes i et punkt i nærheden af en flyveplads, hvorfra en landing kan foretages, eller en afbrudt indflyvningsprocedure indledes
- 183) »flyveinformationszone«: et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der stilles flyvepladsflyvein-formations- og alarmeringstjeneste til rådighed for flyvepladsstrafik

- 184) »flyveprocedureudformningstjenester«: tjenester vedrørende udformning, dokumentation, validering, opretholdelse og periodisk gennemgang af flyveprocedurer, der er nødvendige for luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet
- 185) »flyveprocedureudformer«: en kvalificeret person, der varetager udformning, dokumentation, validering, løbende opretholdelse og periodisk gennemgang af flyveprocedurer
- 186) »flyveprocedure«: et sæt på forhånd fastlagte flyvemanøvrer, som piloter forventes at følge, og som offentliggøres i trykt og/eller digital form. Flyveproceduren udføres enten efter instrumentflyvereglerne (IFR) eller visuelflyvereglerne (VFR)
- 187) »flyveplan«: specificerede oplysninger vedrørende et luftfartøjs påtænkte flyvning eller en del deraf afgivet til en lufttrafiktjenesteenhed
- 188) »flyvesigtbarhed«: sigtbarheden fremad fra cockpittet i et luftfartøj under flyvning
- 189) »format«: i forbindelse med data en struktur af dataelementer, registreringer og filer, der er ordnet med henblik på at opfylde standarder, specifikationer eller datakvalitetskrav
- 190) »geoid«: en ækvivalent potentialflade i jordens tyngdefelt, som er sammenfaldende med en upåvirket middelvandstand (MSL), der strækker sig kontinuerligt over kontinenterne
- 191) »geoidundulation«: afstanden til geoiden over (positiv) eller under (negativ) den matematiske referenceel-lipsoide
- 192) »glidelinie«: en nedstigningsprofil, der er fastlagt med henblik på vertikal vejledning i forbindelse med slutindflyvning
- 193) »sigtbarhed ved jorden«: sigtbarheden på en flyveplads, angivet af en godkendt observatør eller af automatiske systemer
- 194) »styret kurs«: retningen af et luftfartøjs længdeakse under flyvning, udtrykt i grader fra nord (retvisende, misvisende, devierende eller grid)
- 195) »helikopterflyveplads«: en flyveplads eller et bestemt område på en struktur, der er beregnet til helt eller delvist at blive benyttet til helikopteres ankomst, afgang og bevægelser på jorden
- 196) »integritetsklassifikation«: i forbindelse med luftfartsdata en klassifikation, som er baseret på den potentielle risiko, der følger af at anvende forvanskede data, og hvorved rutinemæssige, væsentlige og kritiske data fastlægges
- 197) »internationalt NOTAM-kontor (NOF)«: et kontor, der er udpeget af en medlemsstat til international udveksling af NOTAM
- 198) »fikspunkt for venteflyvning«: en geografisk position, der tjener som reference for en venteprocedure
- 199) »venteprocedure«: en forudbestemt manøvre, som holder luftfartøjet inden for et nærmere angivet luftrum, mens det venter på videre klarering
- 200) »identifikation«: den situation, som er til stede, når positionsvisningen af et bestemt luftfartøj ses på et skærbillede og med sikkerhed er identificeret
- 201) »instrumentflyveregler«: regler, der danner grundlag for, at et luftfartøj, som er udstyret med egnet navigationsudstyr afpasset til den rute, der skal beflyves, kan flyve i overensstemmelse med de gældende krav til flyveoperationer
- 202) »INCERFA«: det kodeord, der anvendes til at angive en uvishedsfas
- 203) »instrumentindflyvningsoperationer«: 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
  - b) en tredimensionel (3D) instrumentindflyvningsoperation, som anvender navigationsvejledning i såvel det horisontale som det vertikale plan

- 204) »instrumentindflyvningsprocedure (IAP)«: en serie forudbestemte manøvrer, som udføres under anvendelse af flyveinstrumenter. Manøvrerne er beskyttet mod hindringer fra indflyvningspunktet eller fra begyndelsen af en fastsat indflyvningsrute til et punkt, hvorfra landing kan udføres, og i tilfælde af, at landing ikke udføres, til en position, hvor kriterierne for hindringsfrihed under venteflyvning eller en route-flyvning gælder. Instrumentindflyvningsprocedurer klassificeres som følger:
- 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 navigationssystemer (ILS, MLS, GLS og SBAS Cat I) udarbejdet for 3D instrumentindflyvningsoperationer af type A eller B
- 205) »instrumentvejrforhold (IMC)«: vejrforhold, udtrykt i værdier for sigtbarhed, afstand fra skyer og skydækkehøjde, der er mindre end de minima, der er fastsat for visuelle vejrforhold
- 206) »operationer ved lav sigtbarhed (LVO)«: indflyvnings- eller startoperationer på en bane med RVR under 550 m eller under kørsel på en flyveplads, hvor RVR er under 550 m
- 207) »manøvreområde«: den del af en flyveplads, der anvendes til luftfartøjers start, landing og kørsel, bortset fra forpladser
- 208) »metadata«: data om data
- 209) »trafikområde«: den del af en flyveplads, der anvendes til luftfartøjers start, landing og kørsel, dvs. manøvreområde og forpladsen
- 210) »navigationshjælpemidler«: en facilitet eller et system uden for luftfartøjet, der genererer elektromagnetiske signaler, som luftfartøjssystemer benytter til positionsbestemmelse eller flyvevejsvejledning
- 211) »funktionstilstand sekundær overvågningsradar (SSR)«: den konventionelle identifikator i forbindelse med bestemte funktioner for de funktionstilstandssignaler, der sendes af en SSR-interrogator. Der er angivet fire funktionstilstande i ICAO bilag 10: A, C, S og intermodal
- 212) »næsten parallelle baner«: ikke-indbyrdes forbundne baner, hvis udvidede centerlinjer har en vinkel med konvergens/divergens på 15 grader eller derunder
- 213) »luftfartøjschef«: den pilot, der er udpeget af operatøren eller ved almenflyvning af luftfartøjets ejer til at have kommandoen over flyvningen, og som er pålagt ansvaret for flyvningens sikre gennemførelse
- 214) »position«: i en geografisk sammenhæng et koordinatsæt (bredde og længde), hvormed der henvises til den matematiske referenceellipsoide, som definerer positionen af et punkt på jordens overflade
- 215) »positionsvisning«: det synlige tegn, i ikke-symbolsk og/eller symbolsk form, på et skærbillede af positionen på et luftfartøj, et køretøj på en flyveplads eller anden genstand
- 216) »trykhøjde«: et atmosfærisk tryk, som angives i den højde over havet, som svarer til det pågældende tryk i standardatmosfæren
- 217) »primær radar«: et radarsystem, som anvender reflekterede radiosignaler
- 218) »trykt kommunikation«: kommunikation, der automatisk giver en permanent udskrift ved hver terminal i et kredsløb af alle meldinger, som passerer i et sådant kredsløb
- 219) »forbudt område«: et nærmere afgrænset luftrum over en medlemsstats territorium eller territoriale farvand, inden for hvilket flyvning er forbudt

- 220) »radionavigationstjeneste«: en tjeneste, der med hjælp fra et eller flere radionavigationshjælpemidler giver retningsinformationer eller positionsdata til brug for luftfartøjers effektive og sikre operationer
- 221) »radiotelefone«: en form for radiokommunikation med det primære formål at udveksle oplysninger ved hjælp af tale
- 222) »specifikation af påkrævet kommunikationspræstation« eller »RCP-specifikation«: en række krav vedrørende udøvelse af lufttrafiktjenester og tilhørende jordbaseret udstyr, luftfartøjskapacitet og operationer, der er nødvendige til støtte for præstationsbaseret kommunikation
- 223) »specifikation af påkrævet overvågningspræstation« eller »RSP-specifikation«: en række krav vedrørende udøvelse af lufttrafiktjenester og tilhørende jordbaseret udstyr, luftfartøjskapacitet og operationer, der er nødvendige til støtte for præstationsbaseret overvågning
- 224) »detaljeringsgrad«: i forbindelse med data et antal enheder eller cifre, som en målt eller beregnet værdi udtrykkes og anvendes i
- 225) »restriktionsområde«: et nærmere afgrænset luftrum over en medlemsstats territorium eller territoriale farvand, inden for hvilket flyvning kun må foregå på visse nærmere angivne betingelser
- 226) »ruteetape«: en rute eller en del af en rute, der flyves uden mellemlanding
- 227) »bane i brug«: den eller de baner, der på et givet tidspunkt af lufttrafiktjenesteenheden anses for at være mest egnede til brug for de luftfartøjstyper, der forventes at lande eller starte på flyvepladsen. Særskilte eller flere baner må udpeges som baner i brug for ankomende luftfartøjer henholdsvis afgående luftfartøjer
- 228) »sekundær radar«: et radarsystem, hvor et radiosignal, der transmitteres fra radarstationen, igangsætter transmissionen af et radiosignal fra en anden station
- 229) »sekundær overvågningsradar (SSR)«: et radarovervågningssystem, der benytter sendere og modtagere (interrogatorer) og transpondere
- 230) »følsomt område«: et område, der strækker sig ud over det kritiske område, hvor luftfartøjers eller køretøjers parkering eller bevægelse vil påvirke navigationsvejledningssignalet, i det omfang dette kan udgøre en uacceptabel forstyrrelse af det luftfartøj, som benytter signalet
- 231) »SNOWTAM«: en særlig serie i NOTAM, som gives i et standardformat, og som indeholder en overfladetilstandsrapport, der oplyser om tilstedeværelse eller ophør af farlige situationer som følge af sne, is, snesjap, rim eller vand i tilknytning til sne, sjap, is eller rim i trafikområdet
- 232) »betydningsfuldt punkt«: et nærmere angivet geografisk punkt anvendt til at angive en ATS-rute, et luftfartøjs flyvevej eller til andre navigations- og lufttrafiktjenestemæssige formål
- 233) »skærmbillede«: et elektronisk billede, som afbilder luftfartøjers position og bevægelser og andre oplysninger efter behov
- 234) »standard instrumentindflyvning (STAR)«: en nærmere angivet IFR-rute for ankomende luftfartøjer, som forbinder et betydningsfuldt punkt, normalt på en ATS-rute, med et punkt, hvorfra en publiceret instrumentindflyvningsprocedure kan påbegyndes
- 235) »standard instrumentudflyvning (SID)«: en nærmere angivet IFR-rute for udflyvende luftfartøjer, som forbinder flyvepladsen eller en specificeret bane på flyvepladsen med et betydningsfuldt punkt, normalt på en ATS-rute, hvorfra flyvningens en route-fase påbegyndes

- 236) »speciel VFR-flyvning«: en VFR-flyvning, som har fået ATC-klarering til at flyve i en kontrolzone under vejrforhold, der er ugunstigere end VMC
- 237) »kørsel«: et luftfartøjs bevægelse ved egen kraft på en flyveplads eller en operationslokalitet bortset fra start og landing
- 238) »rullevej«: en vej, der er anlagt på en landflyveplads til brug for luftfartøjer under kørsel fra en del af flyvepladsen til en anden
- 239) »terminalområde«: et kontrolområde, der normalt oprettes ved sammenløbet af ATS-ruter i nærheden af en eller flere store flyvepladser
- 240) »rettidighed«: i forbindelse med data, graden af forvisning om, at dataene er gyldige i den periode, hvori de påtænkes anvendt
- 241) »sporbarhed«: i forbindelse med data i hvor høj grad et system eller et dataprodukt indeholder dokumentation af de ændringer, der er foretaget i det pågældende produkt, og dermed gør det muligt at følge et auditspor fra slutbrugeren til den part, som har frembragt dataene
- 242) »beholden kurs«: projektion på jordens overflade af et luftfartøj under flyvning. Retningen i et givet punkt udtrykkes i grader fra nord (retvisende, misvisende eller grid)
- 243) »trafikinformationer«: informationer udstedt af en lufttrafiktjenesteenhed for at oplyse en pilot om anden kendt eller observeret trafik, som kan være i nærheden af det pågældende luftfartøjs position eller forventede rute, og for at hjælpe piloten til at undgå sammenstød
- 244) »kontroloverdragelsespunkt«: et nærmere bestemt punkt på et luftfartøjs flyvevej, hvor ansvaret for at udøve flyvekontrolltjeneste for luftfartøjet overdrages fra én flyvekontrolenhed eller kontrolposition til den næste
- 245) »overdragende enhed«: en flyvekontrolenhed, der er i færd med at overføre ansvaret for at udøve flyvekontrolltjeneste til et luftfartøj til den næste flyvekontrolenhed eller flyvekontrolltjeneste langs flyveruten
- 246) »gennemgangshøjde«: den højde over havet, i eller hvorunder et luftfartøjs lodrette position kontrolleres med reference til middelvandstanden
- 247) »gennemgangslag«: luftrummet mellem gennemgangshøjden og gennemgangsniveauet
- 248) »gennemgangsniveau«: det laveste flyveniveau, der er tilgængeligt over gennemgangshøjden
- 249) »validering«: i forbindelse med data en proces, hvormed det sikres, at data opfylder kravene til den specificerede applikation eller tiltænkte anvendelse
- 250) »verifikation«: i forbindelse med data evalueringen af outputtet af en luftfartsdataproces med henblik på rigtighed og sammenhæng for så vidt angår input og de gældende datastandarder, -regler og -konventioner, som er anvendt i forbindelse med denne proces
- 251) »uvishedsfase«: en situation, hvor der hersker uvished om et luftfartøjs og de ombordværendes sikkerhed
- 252) »ubemandet friballon«: et ubemandet luftfartøj, der i fri flyvning er lettere end luft, og som ikke fremdrives ved egen kraft
- 253) »kursdirigering«: udøvelse af navigationsvejledning til luftfartøjer i form af en specifik kurs baseret på brugen af et ATS-overvågningssystem
- 254) »flyvning efter visuelflyvereglerne« eller »VFR-flyvning«: flyvning udført i overensstemmelse med visuelflyvereglerne
- 255) »visuel indflyvning«: en indflyvning udført under IFR-flyvning, hvor enten en del af eller hele instrumentindflyvningsproceduren ikke udføres, men indflyvningen udføres med jordsigt

- 256) »visuelle vejrforhold (VMC)«: vejrforhold, udtrykt i værdier for sigtbarhed, afstand fra skyer og skydækkeshøjde, der er lig med eller større end fastsatte minima
- 257) »VOLMET«: meteorologiske oplysninger til luftfartøjer under flyvning
- 258) »VOLMET-udsendelse«: udøvelse, hvor det er relevant, af gældende METAR, SPECI, TAF og SIGMET som kontinuerligt repeterede taleudsendelser via radiotelefon
- 259) »waypoint«: en nærmere angivet geografisk position, der anvendes til at fastlægge en områdenavigationsrute eller flyvevejen for et luftfartøj, der anvender områdenavigation. Waypoints opdeles i:
- »fly-by waypoint« — et waypoint, hvor turn anticipation er påkrævet for at muliggøre en tangentiell afskæring mod næste segment af en rute eller procedure, eller
  - »fly-over waypoint« — et waypoint, over hvilket drejning indledes i retning mod næste segment af en rute eller procedure«

2) I bilag II, tillæg 1, foretages følgende ændringer:

a) tabellen over »Luftfartsinformationstjenester (AIS)« affattes således:

Tjenester/funktioner	Type tjeneste/funktion	Anvendelsesområde for tjeneste/funktion	Begrænsninger (*)
<b>Luftfartsinformati- onstjenester (AIS)</b>	Luftfartsinformationsprodukter (herunder distributionstjenester)	Luftfartsinformationspublikation (AIP)	
		AIC (Aeronautical information circular)	
		NOTAM	
		AIP-datasæt	
		Hindringsdatasæt	
		Flyvepladskortlægningsdatasæt	
		Datasæt for instrumentflyvningsprocedurer	
Informationstjenester (pre-flight)	ikke relevant		
<b>Betingelser (**)</b>			

(\*) Som foreskrevet af den kompetente myndighed.

(\*\*) Hvis det er nødvendigt.«

b) følgende tabel indsættes før tabellen om »ATM-netfunktioner«:

Tjenester/funktioner	Type tjeneste/funktion	Anvendelsesområde for tjeneste/funktion	Begrænsninger (*)
<b>Flyveprocedureud- formning (FPD)</b>	Udformning, dokumentation og validering af flyveprocedurer (***)	ikke relevant	
<b>Betingelser (**)</b>			

(\*) Som foreskrevet af den kompetente myndighed.

(\*\*) Hvis det er nødvendigt.

(\*\*\*) Udformning, dokumentation og validering af flyveprocedurer omfatter aktiviteter med henblik på opretholdelse og periodisk gennemgang.«



3) I bilag III foretages følgende ændringer:

a) Som punkt ATM/ANS.OR.A.080, ATM/ANS.OR.A.085 og ATM/ANS.OR.A.090 tilføjes:

»ATM/ANS.OR.A.080 Tilrådighedsstilling af luftfartsdata

a) En tjenesteudøver skal sikre, at luftfartsdata i relation til dennes tjenester stilles til rådighed rettidigt for AIS-udøveren.

b) Når luftfartsdata i relation til tjenesteudøverens tjenester offentliggøres, skal vedkommende:

(1) overvåge dataene

(2) underrette AIS-udøveren om eventuelle nødvendige ændringer for at sikre, at dataene er korrekte og fuldstændige

(3) underrette AIS-udøveren, når dataene er ukorrekte eller uhensigtsmæssige.

ATM/ANS.OR.A.085 Kvalitetsstyring af luftfartsdata

Tjenesteudøveren skal, hvis vedkommende frembringer eller behandler data eller transmitterer disse til AIS-udøveren:

a) sikre, at de luftfartsdata, der er omhandlet i tillæg 1, er i overensstemmelse med specifikationerne i luftfartsdata-kataloget

b) sikre, at følgende datakvalitetskrav er opfyldt:

(1) luftfartsdatas nøjagtighed er som angivet i luftfartsdatakataloget

(2) integriteten af luftfartsdata opretholdes

(3) baseret på den integritetsklassifikation, der er angivet i luftfartsdatakataloget, er der indført procedurer således, at:

i) forvanskelse af rutinemæssige data undgås i forbindelse med databehandlingen

ii) forvanskelse af væsentlige data forekommer ikke på noget tidspunkt i processen, og der indføres om nødvendigt yderligere processer for at imødegå potentielle risici i den overordnede systemarkitektur for yderligere at sikre dataintegriteten på dette niveau

iii) forvanskelse af kritiske data forekommer ikke på noget tidspunkt i processen, og der indføres yderligere integritetssikringsprocesser for fuldt ud at afbøde virkningerne af fejl, der påvises som potentielle dataintegritetsrisici via en grundig analyse af den overordnede systemarkitektur

(4) luftfartsdatas detaljeringsgrad står i et rimeligt forhold til den faktiske datanøjagtighed

(5) sporbarheden af luftfartsdata sikres

(6) rettidigheden af luftfartsdata sikres, herunder eventuelle grænser for den periode, hvori dataene er i kraft

(7) fuldstændigheden af luftfartsdataene sikres

(8) formatet af de leverede data opfylder kravspecifikationerne

c) med hensyn til datafrembringelse indgå specifikke formelle ordninger med den part, der frembringer data; ordningerne skal indeholde instrukser vedrørende oprettelse, ændring eller sletning af data og som minimum indeholde:

(1) en entydig beskrivelse af de luftfartsdata, som skal skabes, ændres eller slettes

(2) betegnelsen for den enhed, som luftfartsdataene skal stilles til rådighed for

(3) dato og tidspunkt for, hvornår luftfartsdataene skal stilles til rådighed

(4) formatet for den datafrembringelsesrapport, der skal anvendes

(5) formatet af de luftfartsdata, der skal transmitteres

(6) kravet om at angive eventuelle begrænsninger for anvendelsen af dataene

- d) sikre, at datavaliderings- og dataverifikationsteknikker anvendes til at sikre, at de pågældende luftfartsdata opfylder de tilknyttede datakvalitetskrav, og derudover:
- (1) skal verifikationen sikre, at luftfartsdata modtages uden forvanskelse, og at forvanskelse ikke forekommer på noget tidspunkt i den samlede luftfartsdataproces
  - (2) luftfartsdata og luftfartsinformation, som indlæses manuelt, skal underkastes en uafhængig verifikation for at påpege eventuelle indlæsningsfejl
  - (3) hvis luftfartsdata anvendes til at udlede eller beregne nye luftfartsdata, skal de oprindelige data verificeres og valideres, medmindre de tilvejebringes af en autoritativ kilde.
- e) transmittere luftfartsdata ad elektronisk vej
- f) indgå formelle ordninger med:
- (1) alle parter, der transmitterer data til dem
  - (2) andre tjenesteudøvere eller flyvepladsoperatører i forbindelse med udveksling af luftfartsdata og luftfartsinformation
- g) sikre, at de oplysninger, der omhandles i punkt AIS.OR.505, litra a), gives rettidigt til AIS-udøveren
- h) indsamle og transmittere metadata, der som minimum omfatter:
- (1) identifikation af de organisationer eller enheder, der på nogen måde medvirker til at frembringe, transmittere eller manipulere luftfartsdata
  - (2) den gennemførte handling
  - (3) dato og tidspunkt, hvor handlingen blev gennemført
- i) sikre, at værktøjer og software, der anvendes til at støtte eller automatisere luftfartsdata- og luftfartsinformationsprocesser, udfører deres funktioner uden på ugunstig vis at påvirke kvaliteten af luftfartsdata og luftfartsinformation
- j) sikre, at der anvendes digitale datafejldetekteringsteknikker i forbindelse med transmission og/eller lagring af luftfartsdata til støtte for de relevante dataintegritetsniveauer
- k) sikre, at overførslen af luftfartsdata er underlagt en passende autentificeringsprocedure, således at modtagerne kan få bekræftet, at dataene er transmitteret af en godkendt kilde
- l) sikre, at fejl, der konstateres i forbindelse med datafrembringelsen og efter datalevering, behandles, korrigeres eller afhjælpes, og at der gives prioritet til at håndtere fejl i kritiske og væsentlige luftfartsdata.

ATM/ANS.OR.A.090 Fælles referencesystemer for luftfart

Tjenesteudøvere skal i forbindelse med luftfarten benytte:

- a) Det globale geodætiske system – 1984 (WGS-84) som det horisontale referencesystem
- b) middelvandstanden (MSL) som datum for det vertikale referencesystem
- c) den gregorianske kalender og den koordinerede verdenstid (UTC) som tidsreferencesystemer.«

b) Følgende tillæg 1 tilføjes:

»Tillæg 1

## LUFTFARTSDATAKATALOG

### Indledning

- a) Luftfartsdatakataloget indeholder en henvisning til de luftfartsdataobjekter, -egenskaber og -underegenskaber, der er organiseret i:
- (1) flyvepladsdata
  - (2) luftrumsdata
  - (3) ATS-data og data for andre ruter
  - (4) data vedrørende instrumentflyvningsprocedurer
  - (5) data vedrørende radionavigationshjælpemidler/systemer
  - (6) hindringsdata
  - (7) geografiske positionsdata.
- b) Tabellerne i luftfartsdatakataloget består af følgende kolonner:
- (1) genstand, om hvilken der kan indsamles data
  - (2) egenskab: en identificerbar karakteristik ved en genstand, der kan defineres nærmere i underegenskaber
  - (3) samme som i 2
  - (4) typer: dataene er opdelt i forskellige typer
  - (5) beskrivelse: en beskrivelse af dataelementet
  - (6) bemærkninger: indeholder yderligere oplysninger eller betingelser for levering af data
  - (7) nøjagtighed: kravene til luftfartsdata er baseret på et konfidensniveau på 95 %
  - (8) integritetsklassifikation
  - (9) frembringelsesmåde: data angives som opmålt, beregnet eller erklæret
  - (10) offentliggørelse af detaljeringsgrad
  - (11) kortopløsning.

*Bemærkning til litra b), punkt 2 og 3: klassifikationen af et katalogelement som genstand, egenskab eller underegenskab forudsætter ikke en bestemt datamodel.*

*Bemærkning til litra b), punkt 7: for et fikspunkt/punkt, der tjener et dobbelt formål, f.eks. ventepunkt og punkt for afbrudt indflyvning, finder den højere nøjagtighed anvendelse. Nøjagtighedskravene til hindrings- eller terrændata er baseret på et konfidensniveau på 90 %*

*Bemærkning til litra b), punkt 10: offentliggørelsesdetaljeringsgraderne for geografiske positionsdata (bredde og længde) gælder for koordinater formateret i grader, minutter og sekunder. Anvendes et andet format (f.eks. grader med decimaler for digitale datasæt), eller hvis positionen befinder sig betydeligt længere mod nord/syd, skal offentliggørelsesdetaljeringsgraden være i et rimeligt forhold til nøjagtighedskravene.*

## 1. Flyvepladsdata

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Flyvepladsen/Helikopterflyvepladsen				Et nærmere bestemt område på landjorden eller vandet (herunder bygninger, installationer og udstyr) beregnet til anvendelse helt eller delvist ved luftfartøjers landing, start og kørsel.						
	Designation			Designationskode for flyvepladsen/helikopterflyvepladsen						
		ICAO-stedindikator	Tekst	En ICAO-stedindikator på fire bogstaver for en flyveplads/helikopterflyveplads som anført i ICAO Doc 7910 »Location Indicators«	Hvis tildelt					
		IATA-designationskode	Tekst	Identifikator, som er tildelt et sted i overensstemmelse med IATA-reglerne (Resolution 767)	Hvis tildelt					
		Andet	Tekst	En lokalt defineret lufthavnsidentifikator, hvis den afviger fra en ICAO-stedindikator						
	Betegnelse		Tekst	Den primære officielle betegnelse på en flyveplads angivet af den kompetente myndighed						
	Betjent by		Tekst	Det fulde navn (fritekst) på byen, som betjenes af flyvepladsen/helikopterflyvepladsen						
	Tilladt type trafik									
		International/national	Kodeliste	Angivelse af, om internationale og/eller nationale flyvninger er tilladt på flyvepladsen/ helikopterflyvepladsen						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Instrumentflyve-regler (IFR)/ Visuelflyve-regler (VFR)	Kodeliste	Angivelse af, om IFR- og/eller VFR-flyvninger er tilladt på flyvepladsen/helikopterflyvepladsen						
		Ruteflyvning/Charterflyvning	Kodeliste	Angivelse af, om rute- og/eller charterflyvninger er tilladt på flyvepladsen/helikopterflyvepladsen						
		Civil/militær	Kodeliste	Angivelse af, hvorvidt civil luftfart og/eller almenflyvning og/eller militære flyvninger er tilladt på flyvepladsen helikopterflyvepladsen						
		Anvendelsesbe-grænsninger	Tekst	Angivelse af, om en flyveplads eller en helikopterflyveplads ikke er åben for offentligheden (kun til brug for ejerne)						
	Type af helikopterflyveplads		Tekst	Helikopterflyvepladsens type (overfladeniveau, hævet FATO, skibsbåren eller helikopterdæk)						
	Kontroltype		Tekst	Angivelse af, hvorvidt en flyveplads er under civil kontrol, militær kontrol eller fælles kontrol						
	Certificeret		Tekst	Angivelse af, hvorvidt en flyveplads er/ikke er certificeret i overensstemmelse med ICAO's regler eller forordning (EU) nr. 139/2014						
	Certificeringsdato		Dato	Den dato, hvor den kompetente myndighed udstedte lufthavns-certificeringen						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Certificeringens udløbsdato		Dato	Den dato, hvor flyvepladscertificeringen bliver ugyldig						
	Områdets elevation									
		Elevation	Elevation	Den lodrette afstand over middelvandstanden (MSL) fra det højeste punkt på landingsområdet		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
		Geoideundulation	Højde	Geoideundulationen ved flyvepladsens/helikopterflyvepladsens elevationsposition	Hvis det er relevant	0,5 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
	Referencetemperatur		Værdi	Den månedlige middelværdi af de daglige maksimumstemperaturer i den varmeste måned på en flyveplads; denne temperatur beregnes som et gennemsnit over en årrække.						
	Middelværdi af laveste temperatur		Værdi	Middelværdien af den laveste temperatur i årets koldeste måned i de sidste fem års data ved flyvepladsniveauet		5 grader				
	Magnetisk misvisning			Vinkelforskellen mellem geografisk og magnetisk nord						
		Vinkel	Vinkel	Vinkelværdien af den magnetiske misvisning		1 grad	Afgørende	Opmålt	1 grad	1 grad
		Dato	Dato	Den dato, hvor den magnetiske misvisning havde den tilsvarende værdi						
		Årlig ændring	Værdi	Den årlige ændring i den magnetiske misvisning						
	Referencepunkt			Flyvepladsens angivne geografiske position						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Position	Punkt	Den geografiske position af flyvepladsreferencepunktet		30 m	Rutine-mæssig	Op-målt/be-regnet	1 sek.	1 sek.
		Sted	Tekst	Referencepunktets beliggenhed på flyvepladsen						
		Retning	Tekst	Flyvepladsreferencepunktets retning i forhold til centrum i den by, som flyvepladsen betjener						
		Afstand	Afstand	Afstand mellem flyvepladsreferencepunktet og centrum i den by, som flyvepladsen betjener						
Landingsretningsindikator				En anordning, som visuelt angiver den retning, der på det aktuelle tidspunkt er beregnet til landing og start.						
	Beliggenhed		Tekst	Landingsretningsindikatorens beliggenhed						
	Belysning		Tekst	Landingsretningsindikatorens belysning	Hvis forefindes					
Sekundær strømforsyning										
	Karakteristika		Tekst	Beskrivelse af den sekundære strømforsyning						
	Tilkoblingstid		Værdi	Tidsforbrug til sekundær strømforsyning er tilkoblet						
Vindstyrkemåler				Anordning til måling af vindhastighed						
	Beliggenhed		Tekst	Vindstyrkemålerens beliggenhed						
	Belysning		Tekst	Vindstyrkemålerens belysning	Hvis forefindes					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Flyvepladsfy- r (ABN)/ identifikati- onsfy (IBN)				Flyvepladsfy/identifikationsfy, der anvendes til at angive en flyveplads' beliggenhed fra luften						
	Beliggenhed		Tekst	Flyvepladsfyrets/identifikationsfyrets beliggenhed	Hvis forefindes					
	Karakteristika		Tekst	Beskrivelse af flyvepladsfy/identifikationsfy						
	Driftstid		Tidsplan	De tidspunkter, hvor flyvepladsfy/identifikationsfy er i drift						
Vindret- ningsindika- tor										
	Beliggenhed		Tekst	Vindretningsindikatorens beliggenhed						
	Belysning		Tekst	Vindretningsindikatorens belysning						
Banesyns- vidde (RVR) observati- onsområde				RVR-observationsområdet.						
	Position		Punkt	RVR-observationsområdernes geografiske position						
Frekvens- område				Den del af et trafikområde, hvori ATC eller kontrol på jorden anviser en bestemt frekvens						
	Station		Tekst	Navn på den station, der udøver tjenesten						
	Frekvens		Værdi	Frekvens på den station, der udøver tjenesten						
	Grænse		Polygon	Frekvensområdets områdegrænse						



Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Hotspot				Et sted på en flyveplads' trafikområde med en historisk eller potentiel risiko for sammenstød eller indtrængen på banen, og hvor piloters/chaufførers opmærksomhed er særligt påkrævet						
	Identifikator		Tekst	Det pågældende hotspots identifikator						
	Anmærkning		Tekst	Supplerende oplysninger om det pågældende hotspot						
	Geometri		Polygon	Det pågældende hotspots geografiske område						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
RWY				Et på en landflyveplads afmærket rektangulært område til brug ved landing og start med luftfartøjer						
	Designation		Tekst	Designation i fuld tekst for den pågældende RWY, der anvendes til entydig identifikation af RWY på en flyveplads/helikopterflyveplads (f.eks. 09/27, 02R/20L, RWY 1)						
	Nominal længde		Afstand	RWY's opgivne udstrækning i længderetningen med henblik på operationelle (performance) beregninger		1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m
	Nominal bredde		Afstand	RWY's opgivne udstrækning i tværretningen med henblik på operationelle (performance) beregninger		1 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m
	Geometri		Polygon	RWY-elementets geometriske form, RWY-forskydning og RWY-skæringspunkt						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Centerlinjepunkter									
		Position	Punkt	Den geografiske position af banens centerlinje ved hver baneende, ved stopvejen (SWY) og ved hvert startflyvevejsområdes begyndelsespunkt samt ved hver væsentlig ændring af banens og stopvejens hældning	Definition fra bilag 4 3.8.4.2	1 m	Kritisk	Opmålt		
		Elevation	Elevation	Elevationen af det tilsvarende punkt på centerlinjen. Ved ikke-præcisionsindflyvninger måles alle signifikante høje og lave mellemliggende punkter langs RWY med en nøjagtighed på en halv m eller en ft.		0,25 m	Kritisk	Opmålt		
		Geoideundulation	Højde	Geoideundulation af det tilsvarende punkt på centerlinjen.						
	RWY-exitlinje									
		Exit-vejledningslinje	Linje	RWY-exitlinjens geografiske position		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1/100 sek.	1 sek.
		Farve	Tekst	RWY-exitlinjens farve						
		Udformning	Tekst	RWY-exitlinjens udformning						
		Retning	Kodeliste	RWY-exitlinjens retning (ensrettet eller tovejs)						
	Overfladetype		Tekst	RWY's overfladetype						
	Bæreevne									
		Belægningsklassifikationsnummer (PCN)	Tekst	PCN						

Objekt	Egenskab	Underegen- skab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Belæg- ningstype	Tekst	Belægningstype med henblik på bestem- melse af luftfartøjsklassifikationsnum- mer — belægningsklassifikationsnum- mer (ACN-PCN)						
		Underbyg- ningens kategori	Tekst	RWY's underbygnings kategori mht. bæ- reevne						
		Tilladt tryk	Tekst	Kategorien for det maksimale tilladte dæktryk eller værdien for det maksimale tilladte dæktryk						
		Evalue- ringsmeto- de	Tekst	Den anvendte evalueringsmetode						
	Sikker- hedszone			Et nærmere angivet område, der omfatter RWY og SWY, hvis et sådant forefindes: a) for at mindske risikoen for beskadi- gelse af luftfartøjer, der kører af en RWY, og b) for at beskytte luftfartøjer, der over- flyver RWY i forbindelse med start- eller landingsoperationer						
		Længde	Afstand	RWY-sikkerhedszonens udstrækning i længderetningen						
		Bredde	Afstand	Bredde af RWY-sikkerhedszonen						
		Overflade- type	Tekst	RWY-sikkerhedszonens overfladetype						
	Skulder			Et område, der støder op til kanten af en fast belægning, og som er behandlet så- ledes, at der opnås en jævn overgang mellem belægningen og den tilstødende overflade						
		Geometri	Polygon	RWY-skuldres geografiske position						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Overfladetype	Tekst	RWY-skuldere overfladetype						
		Bredde	Afstand	RWY-skuldere bredde		1 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	
	Blast pad			Specialbehandlet overflade, der er placeret ved enden af RWY for at eliminere erosionsvirkningen af de stærke vindpåvirkninger, som flyvemaskiner frembringer ved begyndelsen af startrullestrækningen						
		Geometri	Polygon	Blast pad's geografiske position						
	Hindringsfrit område		Tekst	Et hindringsfrit område til en præcisionsindflyvning RWY, kategori I	Når et sådant forefindes					
	RWY-afmærkning									
		Type	Tekst	Type RWY-afmærkning						
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af RWY-afmærkningen						
		Geometri	Polygon	RWY-afmærkningens geografiske position						
	RWY-centerlinje LGT									
		Længde	Afstand	RWY-centerlinjelysenes udstrækning i længderetningen						
		Indbyrdes afstand	Afstand	RWY-centerlinjelysenes indbyrdes afstand						
		Farve	Tekst	RWY-centerlinjelysenes farve						
		Lysstyrke	Tekst	RWY-centerlinjelysenes lysstyrke						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i RWY-centerlinjelysene						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	RWY-kant LGT									
		Længde	Afstand	RWY-kantlysenes udstrækning i længderetningen						
		Indbyrdes afstand	Afstand	RWY-kantlysenes indbyrdes afstand						
		Farve	Tekst	RWY-kantlysenes farve						
		Lysstyrke	Tekst	RWY-kantlysenes lysstyrke						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i RWY-kantlysene						
	Referencekode			Formålet med referencekoden er med en simpel metode at skabe indbyrdes forbindelse mellem de mange specifikationer vedrørende flyvepladsers karakteristika for at tilvejebringe en række flyvepladsfaciliteter, som egner sig til de flyvemaskiner, der forventes at operere på flyvepladsen.						
		Nummer	Kodeliste	Et tal baseret på flyvemaskinens referencelængde						
		Bogstav	Kodeliste	Et bogstav, der er baseret på flyvemaskinens vingefang og spændet mellem landingsstelshjulene						
	Restriktion		Tekst	Beskrivelse af restriktioner, som er pålagt RWY						
RWY-retning										
	Designation		Tekst	Designation i fuld tekst for landings- og startretning — eksempler: 27, 35L, 01R						
	Retvisende pejling		Pejling	RWY's retvisende pejling		1/100 grad	Rutine-mæssig	Opmålt	1/100 grad	1 grad

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Type		Tekst	RWY-type: præcision (kat. I, II, III)/ikke-præcision/ikke-instrument						
	Tærskel			Starten på den del af RWY, der kan anvendes til landing						
		Position	Punkt	RWY-tærsklens geografiske position		1 m	Kritisk	Opmålt	1/100 sek.	1 sek.
		Elevation	Elevation	Elevation ved RWY-tærsklen		Jf. note 1				
		Geoideundulation	Højde	WGS-84 geoideundulationen ved RWY-tærskelpositionen		Jf. note 2				
		Type	Tekst	Angivelse af, om tærsklen er forskudt eller ikke forskudt; en forskudt tærskel befinder sig ikke for enden af RWY						
		Forskydning	Afstand	Afstand for den forskudte tærskel	Hvis tærsklen er forskudt	1 m	Rutine-mæssig	Opmålt		
	RWY-ende-punkt			RWY-ende-punkt (flight path alignment point)						
		Position	Punkt	Positionen af RWY's ende-punkt i afgangsretningen		1 m	Kritisk	Opmålt	1/100 sek.	1 sek.
		Elevation	Elevation	Elevation ved RWY-ende-position		Jf. RWY centerlinjepunkter				
	Udflyvningsende af RWY (DER)			Enden af det område, der er erklæret egnet til start (dvs. ved RWY-ende eller, hvis en clearway er til rådighed, ophør af clearway)	Begyndelsen på udflyvningsproceduren					
		Position	Punkt	DER's geografiske position						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Elevation	Elevation	Elevationen af DER er elevationen ved RWY-enden, dog enden af clearway, hvis denne er højere.						
	Sætningszone			Den del af en RWY efter tærsklen, hvor det er hensigten, at landende flyvemaskiner først berører RWY						
		Elevation	Elevation	Den højeste elevation for sætningszonen for en præcisionsindflyvnings-RWY	Præcisionsindflyvnings-RWY	0,25 m eller 0,25 ft				
		Hældning	Værdi	Hældningen af RWY-sætningszonen						
	Hældning		Værdi	Hældningen af RWY						
	LAHSO (land-and-hold short operation)			LAHSO						
		Geometri	Linje	LAHSO's geografiske position						
		Beskyttet element	Tekst	Betegnelsen for RWY eller rullevej (TWY), der beskyttes						
	Forskudt område			Den del af en RWY, der er mellem begyndelsen af RWY og den forskudte tærskel						
		Geometri	Polygon	Det forskudte områdes geografiske position						
		PCN	Tekst	PCN for det forskudte område						
		Overfladetype	Tekst	Det forskudte områdes overfladetype						
		Restriktion for luftfartøjer	Tekst	Brugsrestriktion for en specifik luftfartøjstype						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	SWY			Et afmærket rektangulært område på jorden ved enden af den disponible start-RWY, der er klargjort således, at området egner sig til at standse et luftfartøj i tilfælde af afbrudt start						
		Længde	Afstand	SWY's udstrækning i længderetningen	Hvis forefindes	1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m
		Bredde	Afstand	Bredde af SWY		1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m
		Geometri	Polygon	SWY's geografiske position						
		Hældning	Værdi	Hældningen af SWY						
		Overfladetype	Tekst	SWY's overfladetype						
	Clearway			Et defineret rektangulært område på jorden eller vandet under den kompetente myndigheds kontrol, der er udvalgt eller klargjort som et passende område, hvor en flyvemaskine kan foretage en del af sin indledende opstigning til en angivet højde						
		Længde	Afstand	Clearway's udstrækning i længderetningen		1 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	
		Bredde	Afstand	Clearway's udstrækning i tværetningen		1 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	
		Længdeprofil		Den lodrette profil (eller hældning) af clearway	Hvis forefindes					



Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Sikkerhedsområde ved RWY-ende-punkt (RESA)			Et symmetrisk område omkring den forlængede RWY-centerlinje, som støder op til sikkerhedszonens ende, og som primært har til formål at mindske risikoen for beskadigelse af en flyvemaskine ved for lav indflyvning eller kørsel ud over RWY						
		Længde	Afstand	RESA's udstrækning i længderetningen						
		Bredde	Afstand	RESA's udstrækning i tværetningen						
		Hældning i længderetningen	Værdi	Hældning af RESA i længderetningen						
		Hældning i tværetningen	Værdi	Hældning af RESA i tværetningen						
	Operative banelængder									
		Startløb til rådighed (TORA)	Afstand	Længden af den RWY, som er erklæret til rådighed, og som er egnet til løbet på jorden for en startende flyvemaskine		1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m
		Startdistance til rådighed (TODA)	Afstand	Længden af det startløb, der er til rådighed, plus længden af clearway, hvis en sådan er til rådighed		1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m
		Acceleration-stop distance til rådighed (ASDA)	Afstand	Længden af det startløb, der er til rådighed, plus længden af SWY, hvis en sådan er til rådighed		1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m
		Landingsdistance til rådighed (LDA)	Afstand	Længden af den RWY, som er erklæret til rådighed, og som er egnet til løbet på jorden for en landende flyvemaskine.		1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Bemærkninger	Tekst	Bemærkninger, herunder RWY-indgangs- eller startpunkt, hvis der er opgivet alternative reducerede afstande						
	RWY-ende- punkt LGT									
		Farve	Tekst	RWY-ende punktlysenes farve						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i RWY-ende punktlysene						
	SWY LGT									
		Længde	Afstand	SWY-lysenes udstrækning i længderetningen						
		Farve	Tekst	SWY-lysenes farve						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i SWY-lysene						
	Indflyv- ningsbelys- ningssy- stem									
		Type	Tekst	Klassifikation af indflyvningsbelysnings- systemet, idet forordning (EU) nr. 139/2014 og CS-ADR, navnlig CS ADR-DSN.M.625 og CS ADR-DSN. M.626 anvendes som kriterier						
		Længde	Afstand	Indflyvningsbelysningssystemets ud- strækning i længderetningen						
		Lysstyrke	Tekst	En kode, der angiver indflyvningsbelys- ningssystemets relative lysstyrke						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i indflyvningsbelysningssystemet						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	RWY-tærskellys									
		Farve	Tekst	RWY-tærskellysenes farve						
		Lysbarrers farve	Tekst	RWY-tærskellysbarrers farve						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i tærskellys og lysbarrers lys						
	Sætningszonelys									
		Længde	Afstand	RWY-sætningszonelysenes udstrækning i længderetningen						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i RWY-sætningszonelys						
	Visuelt indflyvningsvinkelindikatorssystem									
		Laveste øjenhøjde over bane-tærsklen (MEHT)	Højde	MEHT						
		Beliggenhed	Punkt	Geografisk position af det visuelle indflyvningsvinkelindikatorsystem						
		Vinkel	Vinkel	Den eller de nominelle hældningsvinkler						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Type	Tekst	Typen af visuel glidevinkelindikator (VGSI), visuel indflyvningsindikator (VASI), præcisionsindflyvningsindikator (PAPI) osv.						
		Forskydningsvinkel	Vinkel	Er systemets akse ikke parallel med RWY-centerlinjen: forskydningens vinkel og retning, dvs. til venstre eller til højre						
		Forskydningens retning	Tekst	Er systemets akse ikke parallel med RWY-centerlinjen: forskydningens vinkel og retning, dvs. til venstre eller til højre						
	Opfangningsanordninger		Linje	Den geografiske position af opfangningskablet på tværs af RWY						
	Opfangningssystem			Højenergiabsorberende materiale, der er placeret ved en RWY- eller SWY-ende, som er beregnet til at blive knust under en flyvemaskines vægt, mens materialet udfører decelerationskræfter på luftfartøjets landingsstel						
		Geometri	Polygon	Geografisk position af opfangningssystemet						
		Setback	Afstand	Opfangningssystemets setback						
		Længde	Afstand	Opfangningssystemets udstrækning i længderetningen						
		Bredde	Afstand	Opfangningssystemets udstrækning i tværretningen						
Radiohøjdemålerområde										

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Længde		Afstand	Radiohøjdemålerområdets udstrækning i længderetningen						
	Bredde		Afstand	Radiohøjdemålerområdets udstrækning i tværrretningen						
	Geometri		Polygon	Geografisk position af radiohøjdemålerområdet						
			Bemærkning 1:	Tærskel-elevation for RWY's med ikke-præcisionsindflyvninger		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
				Tærskel-elevation for RWY's med præcisionsindflyvninger		0,25 m	Kritisk	Opmålt	0,1 m eller 0,1 ft	0,5 m eller 1 ft
			Bemærkning 2:	WGS-84 geoideundulation ved RWY-tærsklen for ikke-præcisionsindflyvninger		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
				WGS-84 geoideundulation ved RWY-tærsklen for præcisionsindflyvninger		0,25 m	Kritisk	Opmålt	0,1 m eller 0,1 ft	0,5 m eller 1 ft

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Slutindflyvnings- og startområde (FATO)				Et defineret område til helikopteroperationer, over hvilket slutfasen af indflyvningsoperationen forud for at svæve eller lande gennemføres, og hvorfra startoperationen påbegyndes; hvor FATO benyttes af helikoptere, som opereres i præstationsklasse 1, omfatter det definerede område det disponible område for afbrudt start						
	Tærskelpunkt			Starten på den del af FATO, der kan anvendes til landing						
		Position	Punkt	Geografisk position af FATO-tærskelpunktet		1 m	Kritisk	Opmålt	1/100 sek.	1 sek.

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl
		Elevation	Elevation	Elevation ved FATO-tærsklen		Jf. note 1				
		Geoideundulation	Højde	WGS-84 geoideundulationen ved FATO-tærskelpositionen		Jf. note 2				
	DER			Enden af det område, der er erklæret egnet til start (dvs. ved RWY-ende eller, hvis en clearway er til rådighed, clearway-ende eller enden af FATO-området)						
		Position	Punkt	Geografisk position af DER		1 m	Kritisk	Opmålt	1/100 sek.	1 sek.
		Elevation	Elevation	Den højeste af elevationerne ved starten og enden af RWY/FATO						
	Type		Tekst	FATO-type						
	Designation		Tekst	Designation i fuld tekst for landings- og startområde						
	Længde		Afstand	FATO's udstrækning i længderetningen		1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m
	Bredde		Afstand	FATO's udstrækning i tværrretningen						
	Geometri		Polygon	Geografisk position af FATO-elementet						
	Hældning		Værdi	FATO's hældning						
	Overfladetype		Tekst	FATO's overfladetype						
	Retvisende pejling		Pejling	RWY's retvisende pejling		1/100 grad	Rutine-mæssig	Opmålt	1/100 grad	
	Operative banelængder									

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl
		Startdistance til rådighed (TODAH)	Afstand	FATO-længden plus længden af helikopterens clearway (hvis en sådan forefindes)	Og, hvis det er relevant, alternative reducerede operative banelængder	1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	
		Distance til rådighed for en afbrudt start (RTODAH)	Afstand	Længden af det FATO, der er udpeget som disponibelt og anvendeligt til afslutning af en performance klasse 1 afbrudt helikopterstart		1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	
		Landingsdistance til rådighed (LDAH)	Afstand	Længden af FATO plus eventuelle yderligere områder, der er udpeget som disponible og anvendelige til afslutning af landingsmanøvreren fra en fastsat højde		1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	
		Bemærkninger	Tekst	Bemærkninger, herunder RWY-indgangs- eller startpunkt, hvis der er opgivet alternative reducerede afstande						
	FATO-afmærkning									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af FATO-afmærkningen						
	Indflyvningsbelysnings-system									
		Type	Tekst	Klassifikation af indflyvningsbelysnings-systemet, idet forordning (EU) nr. 139/2014 og CS-ADR, og nærmere bestemt CS ADR-DSN.M.625 og CS ADR-DSN.M.626 anvendes som kriterier						
		Længde	Afstand	Indflyvningsbelysnings-systemets udstrækning i længderetningen						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl
		Lysstyrke	Tekst	En kode, der angiver indflyvningsbelysningssystemets relative lysstyrke						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i indflyvningsbelysningsystemet						
	Områdebelysning									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af områdebelysningen						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i områdebelysningen						
	Lysmarkering af sigtepunkt									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af sigtepunktlysene						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i sigtepunktlysene						
Sætningsområde (TLOF)				Et område, hvor en helikopter kan lande eller lette fra						
	Designation		Tekst	Designation i fuld tekst for TLOF						
	Centerpunkt									
		Position	Punkt	Geografisk position af TLOF-tærskelpunktet		1 m	Kritisk	Opmålt	1/100 sek.	1 sek.
		Elevation	Elevation	Elevation ved TLOF-tærsklen		Jf. note 1				
		Geoideundulation	Højde	WGS-84 geoideundulation ved TLOF-centerpunktpositionen		Jf. note 2				



Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl
	Længde		Afstand	TLOF's udstrækning i længderetningen		1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m
	Bredde		Afstand	TLOF's udstrækning i tværrretningen		1 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m
	Geometri		Polygon	Den geografiske position af TLOF-elementet						
	Hældning		Værdi	TLOF's hældning						
	Overfladetype		Tekst	TLOF's overfladetype						
	Bæreevne		Værdi	TLOF's bæreevne					1 ton	
	Type af visuelt indflyvningsvinkelindikatorsystem		Tekst	Type af det visuelle indflyvningsvinkelindikatorsystem						
	Afmærkning									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af TLOF-afmærkningen						
Sikkerhedsområde				Et fastlagt område på en helikopterflyveplads omkring FATO, som er fri for hindringer bortset fra dem, som er nødvendige af hensyn til luftfarten, og som har til formål at mindske risikoen for beskadigelse af helikoptere, som utilsigtet afviger fra FATO'et						
	Længde		Afstand	Sikkerhedsområdets udstrækning i længderetningen						
	Bredde		Afstand	Sikkerhedsområdets udstrækning i tværrretningen						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl
	Overfladetype		Tekst	Sikkerhedsområdets overfladetype						
Helikopter-clearway				Et fastlagt område på jorden eller på vandet, der er udvalgt og/eller klargjort som et egnet område, hvor helikoptere, som opereres i præstationsklasse 1, kan accelerere og opnå en specifik højde						
	Længde		Afstand	Helikopterclearways udstrækning i længderetningen						
	Længdeprofil		Værdi	Den lodrette profil (eller hældning) af helikopterclearway						
			Bemærkning 1:	FATO-tærsklen for helikopterflyvepladser med eller uden en Point-in-Space (PinS) indflyvning.		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	
				FATO-tærsklen for helikopterflyvepladser, der skal opereres		0,25 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft (ikke-præcision) 0,1 m eller 0,1 ft (præcision)	
			Bemærkning 2:	WGS-84 geoideundulation ved FATO-tærsklen og TLOF's geometriske centrum, for helikopterflyvepladser med eller uden PinS-indflyvning		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	
				WGS-84 geoideundulation ved FATO-tærsklen og TLOF's geometriske centrum, for helikopterflyvepladser, der skal opereres		0,25 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft (ikke-præcision) 0,1 m eller 0,1 ft (præcision)	

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Forplads				Et afgrænset område på en landflyveplads, som er beregnet til luftfartøjers ophold under ombordtagning eller afsætning af passagerer, post eller fragt, tankning, parkering eller vedligeholdelse						
	Designation		Tekst	Betegnelse i fuld tekst eller designation, der anvendes til at identificere en forplads på en flyveplads/en helikopterflyveplads						
	Geometri		Polygon	Geografisk position af forplads-elementet		1 m	Rutine-mæssig	Opmålt	1/10 sek.	1 sek.
	Type		Tekst	Klassifikation af forpladsens primære anvendelse						
	Restriktion for luftfartøjer		Tekst	Brugsrestriktion (forbud) for en specificeret luftfartøjstype						
	Overfladetype		Tekst	Forpladsens overfladetype						
	Bæreevne									
		PCN	Tekst	PCN for forpladsen						
		Belægningstype	Tekst	Bestemmelse af ACN-PCN						
		Underbygningens kategori	Tekst	Forpladsens underbygnings kategori mht. bæreevne						
		Tilladt tryk	Tekst	Kategorien for det maksimale tilladte dæktryk eller værdien for det maksimale tilladte dæktryk						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Evalueringstype	Tekst	Den evalueringstype, der er anvendt til bestemmelse af forpladsens bæreevne						
	Elevation		Elevation	Forpladsens elevation						
TWY				En vej, der er anlagt på en landflyveplads, til brug for luftfartøjer under kørsel fra en del af flyvepladsen til en anden						
	Designation		Tekst	Designation i fuld tekst for TWY						
	Bredde		Afstand	RESA's udstrækning i tværetningen		1 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	
	Geometri		Polygon	Geografisk position af TWY-elementet						
	Bro		Tekst	Brotpe (ingen, overføring, underføring)						
	Overfladetype		Tekst	TWY's overfladetype						
	Bæreevne									
		PCN	Tekst	PCN for TWY						
		Belægningstype	Tekst	Bestemmelse af ACN-PCN						
		Underbygningens kategori	Tekst	TWY's underbygningens kategori mht. bæreevne						
		Tilladt tryk	Tekst	Det maksimalt tilladte dæktryk eller den maksimalt tilladte dæktrykværdi						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Evalueringsmetode	Tekst	Den evalueringsmetode, der er anvendt til bestemmelse af rullevejens bæreevne						
	Restriktioner for luftfartøjer		Tekst	Brugsrestriktion (forbud) for en specificeret luftfartøjstype						
	Referencekodebogstav		Kodeliste	Et bogstav, der er baseret på flyvemaskinens vingefang og spændet mellem landingsstelshjulene						
	Centerlinjepunkter									
		Position	Punkt	Geografiske koordinater for TWY's centerlinjepunkter		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1/100 sek.	1/100 sek.
		Elevation	Elevation	Elevation af rullevejes centerlinjepunkter		1 m	Afgørende	Opmålt		
	Skulder			Et område, der støder op til kanten af en belægning, og som er forberedt på en sådan måde, at det fungerer som overgangsområde mellem belægningen og den tilstødende overflade						
		Geometri	Polygon	Den geografiske position af TWY-skulder						
		Overfladetype	Tekst	TWY-skuldernes overfladetype						
		Bredde	Afstand	TWY-skuldernes bredde		1 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	
	Vejledningslinjer									
		Geometri	Linje	Geografisk position af vejledningslinjer		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1/100 sek.	1/100 sek.

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Farve	Tekst	Farve på TWY-vejledningslinjer						
		Udformning	Tekst	TWY-vejledningslinjers udformning						
		Vingefang	Værdi	Vingefang						
		Maksimal hastighed	Værdi	Maksimal hastighed						
		Retning	Tekst	Retning						
	Afmærkningslinje af mellemliggende ventepositioner		Linje	Afmærkningslinje af mellemliggende ventepositioner		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1/100 sek.	1 sek.
	TWY-afmærkning									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af TWY-afmærkningen						
	TWY-kantlys									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af TWY-kantlys						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i TWY-kantlysene						
	TWY-centerlinjelys									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af TWY-centerlinjelys						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i TWY-centerlinjelysene						
	Stopbarrer									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af stopbarrer	Hvis forefindes					
		Beliggenhed	Linje	Placering af stopbarrer						
	RWY-beskyttelsesbelysning									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af RWY-beskyttelsesbelysning og andre RWY-beskyttelsesforanstaltninger	Hvis forefindes					
		Beliggenhed	Punkt	Placering af stopbarre	Konfiguration A					
		Beliggenhed	Linje	Placering af stopbarre	Konfiguration B					
	RWY-venteposition			En nærmere markeret position fastsat med henblik på at opnå tilstrækkelig beskyttelse af en RWY, 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						
		Geometri	Linje	Geografisk position af RWY-venteposition		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1/100 sek.	1 sek.

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Beskyttet RWY	Tekst	Designation for den RWY, som beskyttes						
		Cat stop	Kodeliste	Kategori (CAT) af RWY (0, I, II, III)						
		RWY ahead-tekst	Tekst	Den faktiske tekst som i afmærkningen, f. eks. »RWY AHEAD« eller »RUNWAY AHEAD«						
	Mellemliggende venteposition	Geometri	Linje	Geografisk position for den mellemliggende venteposition — en nærmere bestemt position, som er bestemt til trafikstyring, hvor kørende luftfartøjer og køretøjer skal standse og gøre holdt, indtil kontrollårnet har afgivet instruks om yderligere klarering til at fortsætte						
Helikopter-TWY på jorden				En TWY på jorden, der er beregnet til bevægelser på jorden for helikoptere med hjul på understellet.						
	Designation		Tekst	Designation i fuld tekst for helikopter-TWY på jorden						
	Centerlinjepunkter		Punkt	Geografisk position af helikopter-TWY's centerlinjepunkter		0,5 m	Afgørende	Opmålt/beregnet		
	Elevation		Elevation	Elevation for helikopter-TWY på jorden		1 m	Afgørende	Opmålt		
	Bredde		Afstand	Udstrækning i tværretningen for helikopter-TWY på jorden		1 m	Afgørende	Opmålt		
	Overfladetype		Tekst	Overfladetype for helikopter-TWY på jorden						
	Linje til afmærkning af skæringspunkt		Linje	Linje til afmærkning af skæringspunkt for helikopter-TWY på jorden		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1/100 sek.	1 sek.



Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Belysning									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af belysning for helikopter-TWY på jorden						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i belysningen for helikopter-TWY på jorden						
	Afmærkning									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af afmærkning af helikopter-TWY på jorden						
Helikopter-hoverlane				En afgrænset bane på overfladen, der er bestemt til helikopteres taxiing i luften						
	Designation			Designation i fuld tekst for helikopter-hoverlane						
	Centerlinjepunkter		Punkt	Geografisk position af hoverlane-centerlinjepunkter		0,5 m	Afgørende	Opmålt/beregnet		
	Elevation		Elevation	Elevation for helikopter-hoverlane		1 m	Afgørende	Opmålt		
	Bredde		Afstand	Udstrækning i tværetningen for helikopter-hoverlane		1 m	Afgørende	Opmålt		
	Overfladetype		Tekst	Overfladetype for helikopter-hoverlane						
	Belysning									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af belysning for helikopter-hoverlane						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i belysningen for helikopter-hoverlane						
	Afmærkning									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af afmærkning af helikopter-hoverlane						
Helikopter-lufttransitru-ter				En afgrænset flyvevej, der er beregnet til helikopteres manøvrering fra en del af en helikopterlandingsplads til en anden; en taxiing-rute omfatter en helikopter-TWY på jorden eller i luften, som er centreret på den pågældende taxiing-rute.						
	Designation		Tekst	Designation for helikopterens lufttransitrute						
	Geometri		Linje	Geografisk position for helikopterens lufttransitrute						
	Bredde		Afstand	Udstrækning i tværretningen af helikopterens lufttransitrute		1 m	Afgørende	Opmålt		
INS-kontrolpunkt										
	Beliggenhed		Punkt	Geografisk position af INS-kontrolpunktet	Hvis et sådant findes	0,5 m	Rutine-mæssig	Opmålt	1/100 sek.	1/100 sek.
VOR-kontrolpunkt (Very High Frequency Omnidirectional Range checkpoint)										

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Beliggenhed		Punkt	Geografisk position af VOR-kontrolpunktet	Hvis et sådant findes					
	Frekvens		Værdi	VOR-kontrolpunktets frekvens						
Højdemålerkontrolpunkt										
	Beliggenhed		Punkt	Geografisk position af højdemålerkontrolpunktet						
	Elevation		Elevation	Elevation af højdemålerkontrolpunkter						
Standplads				Et angivet område på en forplads, der er beregnet til parkering af et luftfartøj						
	Betegnelse		Tekst	Betegnelse for standpladsen						
	Standpladser	Beliggenhed	Punkt	Geografisk position af standpladsen		0,5 m	Rutine-mæssig	Opmålt	1/100 sek.	1/100 sek.
		Luftfartøjstyper	Kodeliste	Luftfartøjstyper						
	standplads-kendestegn		Tekst	Beskrivelse af standpladsens identitetsbetegnelse						
	System til visuel docking/parkeringsassistance		Tekst	Beskrivelse af systemet til visuel docking/parkeringsassistance ved standpladsen						
	Parkeringsområdet		Polygon	Geografisk position af parkeringsområdet						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Jetway		Kodeliste	Jetway, der forefindes på standpladsen						
	Brændstof		Kodeliste	Brændstof, der forefindes på standpladsen						
	Strøm på jorden		Kodeliste	Strøm på jorden, der kan tilsluttes på standpladsen						
	Bugsering		Kodeliste	Bugsering, der tilbydes på standpladsen						
	Terminal		Tekst	Reference til terminalbygninger						
	Overfladetype		Tekst	Standpladsens overfladetype						
	Restriktion for luftfartøjer		Tekst	Brugsrestriktion (forbud) for en specificeret luftfartøjstype						
	PCN		Tekst	PCN for standplads						
	Standpladsvejledningslinje									
		Geometri	Linje	Geografisk position af standpladsens vejledningslinje		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1/100 sek.	
		Elevation	Elevation	Elevation af parkeringsassistancens linjepunkter		1 m	Afgørende	Opmålt		
		Retning	Tekst	Retning af standpladsens vejledningslinje						
		Vingefang	Værdi	Vingefang						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Farve	Kodeliste	Farve af standpladsens vejledningslinje						
		Udformning	Kodeliste	Udformning af standpladsens vejledningslinje						
Helikopterstandplads				Et luftfartøjsstandplads, hvor en helikopter kan parkeres, og hvorfra der udføres taxioperationer på jorden, eller hvor helikopteren lander og letter i forbindelse med lufttaxioperationer.						
	Betegnelse		Tekst	Betegnelse for helikopterstandpladsen						
	Beliggenhed		Punkt	Geografisk position af helikopterstandpladsen/INS-kontrolpunkter		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1/100 sek.	
Afisningsområder				Et anlæg, hvor rim, is eller sne fjernes (afisning) fra flyvemaskinen med henblik på at tilvejebringe ikke-kontaminerede overflader, og/eller hvor ikke-kontaminerede overflader på flyvemaskinen beskyttes (antiisdannelse) mod rim eller is og ophobning af sne eller snesjap i et begrænset tidsrum						
	Identifikator		Tekst	Identifikator for afisningsområdet						
	Geometri		Polygon	Afisningsområdets geografiske position		1 m	Rutine-mæssig	Opmålt	1/10 sek.	1 sek.
	Overfladetype		Tekst	Afisningsområdets overfladetype						
	Id base		Tekst	Betegnelse for det underliggende TWY-, standplads- eller forpladselement						
	Restriktion for luftfartøjer		Tekst	Brugsrestriktion (forbud) for en specificeret luftfartøjstype						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Kommunikationsanlæg										
	Designation af en tjeneste		Tekst	Designation af den udøvede tjeneste						
	Kaldesignal		Tekst	Kommunikationsanlæggets kaldesignal						
	Kanal		Tekst	Kommunikationsanlæggets kanal/frekvens						
	Logon-adresse		Tekst	Facilitetens logon-adresse	Alt efter hvad der er relevant					
	Driftstid		Tidsplan	De tidspunkter, hvor den station, der betjener enheden, er i drift						

## 2. Luftrumsdata

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
ATS-luftrum				Afgrænsede luftrum, benævnt med et bogstav, inden for hvilke specifikke typer flyvninger må operere, og for hvilke ATS og lufttrafikregler er foreskrevet						
	Type		Tekst	Type ATS-luftrum i overensstemmelse med tillæg 4 til gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 (SERA)						
	Designation		Tekst	Designation for luftrummet tildelt af en ansvarlig myndighed						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Laterale grænser		Polygon	Overflade, hvorved luftrumets horisontale udformning fastlægges		Jf. note 1				
	Vertikale grænser									
		Øvre grænse	Højde over havet	Luftrumets øvre grænse						
		Nedre grænse	Højde over havet	Luftrumets nedre grænse		50 m	Rutine-mæssig	Beregnet	50 m eller 100 ft	50 m eller 100 ft
	Luftrums-klasse		Kodeliste	En kategorisering af luftrum, som fastlægger de operationelle regler, flyvekra-vene og de udøvede tjenester						
	Gennemgangshøjde		Højde over havet	Den højde over havet, i eller hvorunder et luftfartøjs lodrette position kontrolleres med reference til middelvandstanden						
	Anvendelighedsstidspunkter		Tidsplan	De tidspunkter, hvor luftrummet må anvendes						
	ATS-enhed			Enhed, der udøver tjenesten						
		Betegnelse	Tekst	Navnet på den enhed, der udøver tjenesten						
		Kaldesignal	Tekst	Kaldesignal for den luftfartsstation, der betjener enheden						
		Sprog	Kodeliste	Oplysninger om det eller de anvendte sprog, med angivelse af område og betingelser, samt hvornår og hvor det eller de skal anvendes, hvis det er relevant						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Anvendelighed	Tekst	Oplysninger om området og betingelserne for, hvornår de skal anvendes						
		Tjenestetid	Tidsplan	De tidspunkter, hvor den station, der betjener enheden, er i drift						
	Frekvens									
		Værdi	Værdi	ATS-luftrumets frekvens						
		Formål	Tekst	Angivelse af specifikke formål med frekvensen						
			Bemærkning 1:	FIR, UIR		2 km	Rutine-mæssig	Opgivet	1 min	Som afsat
				TMA, CTA		100 m	Afgørende	Beregnet	1 sek.	Som afsat
				Styret trafikregion (CTR)		100 m	Afgørende	Beregnet	1 sek.	Som afsat

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Luftrum afsat til særlige aktiviteter										
	Type		Kodeliste	Type af luftrum til særlige aktiviteter (se note 1)						
	Identifikation		Tekst	Identifikation med henblik på entydigt at identificere luftrummet						



Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Betegnelse		Tekst	Betegnelse for luftrummet tildelt af en myndighed, som medlemsstaten har udpeget						
	Laterale grænser		Polygon	Overflade, hvorved luftrummet's horisontale udformning fastlægges		Se note 2 udelukkende for P-, R- og D-områder				
	Vertikale grænser									
		Øvre grænse	Højde over havet	Luftrummet's øvre grænse						
		Nedre grænse	Højde over havet	Luftrummet's nedre grænse						
	Restriktion		Tekst	Typen af restriktion eller farens art						
	Aktivering		Tekst	Oplysninger om systemet og kommunikationsmidler til brug for meddelelser om aktivering tillige med oplysninger af relevans for civile flyvninger og gældende procedurer for luftforsvarsidentifikationszoner (ADIZ)						
	Tidspunkt, hvor aktivitet forekommer		Tidsplan	Tidsinterval, hvor den særlige aktivitet finder sted						
	Risiko for interception		Tekst	Risiko for interception i tilfælde af indtrængen						
			Note 1 type	Forbudt område	Bemærkning 2:	100 m	Afgørende	Beregnet	1 sek.	Som afsat

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
				Område med restriktioner		2 km	Rutine-mæssig	Opgivet	1 min	Som afsat
				Fareområde						
				Militært øvelsesområde						
				Militært uddannelsesområde						
				ADIZ						
				Andet						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Andre regulerede luftrum										
	Type		Tekst	Luftrumstype (reducerede vertikale adskillelsesminima (RVSM), nødlokaliseringssender (ELT) osv.)						
	Identifikation		Tekst	Identifikation med henblik på entydigt at identificere luftrummet						
	Betegnelse		Tekst	Betegnelse for luftrummet tildelt af en myndighed, som medlemsstaten har udpeget						
	Laterale grænser		Polygon	Overflade, hvorved luftrummet's horisontale udformning fastlægges						
	Vertikale grænser									

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Øvre grænse	Højde over havet	Luftrumets øvre grænse						
		Nedre grænse	Højde over havet	Luftrumets nedre grænse						
	Restriktion		Tekst	Type restriktion i givet fald						
	Aktivering		Tekst	Oplysninger om systemet og kommunikationsmidler til brug for meddelelser om aktivering tillige med oplysninger af relevans for civile flyvninger og gældende ADIZ-procedurer						
	Tidspunkt, hvor aktivitet forekommer		Tidsplan	Tidsinterval, hvor den særlige aktivitet finder sted						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
ATS-kontrolsektor										
	Identifikation		Tekst	Identifikation af sektoren						
	Laterale grænser		Polygon	Overflade, hvorved ATC-sektorens horisontale udformning fastlægges						
	Vertikale grænser									
		Øvre grænse	Højde over havet	Sektorens øvre grænse						
		Nedre grænse	Højde over havet	Sektorens nedre grænse						

### 3. ATS-data og data for andre ruter

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
ATS-rute				En nærmere fastsat rute oprettet for at kanalisere lufttrafik, hvor dette er nødvendigt for at udøve ATS						
	Designation		Tekst	Designationer for ATS-ruter i henhold til bilag XI (del-FPD) til denne forordning						
	Designations-præfiks		Tekst	Præfikset af rutedesignationen som angivet i note 1						
Anden rute				En nærmere fastsat rute oprettet for at kanalisere lufttrafik, hvor dette er nødvendigt, uden at der udøves ATS						
	Designation		Tekst	Designation for ruten						
	Type		Tekst	Rutens art (f.eks. VFR-flyveruter uden kontrol)						
	Flyveregler		Kodeliste	Oplysninger om de flyveregler, der gælder for ruten (IFR/VFR)						
Rutesegment										
	Navigations-specifikation		Tekst	Designation af den eller de navigations-specifikationer, der gælder for et eller flere bestemte segmenter; der findes to former for navigationsspecifikationer: a) nøjagtighedskrav til navigation (RNP) specifikationer: navigationsspecifikationer baseret på områdenavigation (RNAV), som omfatter krav om navigationsperformanceovervågning og -alarmering, angivet ved præfiks RNP, f.eks. RNP 4, RNP APCH osv. og						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
				b) RNAV-specifikationer: navigations-specifikationer baseret på RNAV, som ikke omfatter krav om navigationsperformanceovervågning og -alarmering, angivet ved præfiks RNAV, f.eks. RNAV 5, RNAV 1 osv.						
	Fra punkt			Reference til det første punkt i et rute-segment						
		Betegnelse	Tekst	Designationskoder eller kodebetegnelse for et betydningsfuldt punkt						
		Rapportering	Kodeliste	Angivelse af ATS/MET-meldepligt som »obligatorisk« eller »efter anmodning«						
	Til punkt			Reference til det andet punkt i et rute-segment						
		Betegnelse	Tekst	Designationskoder eller kodebetegnelse for et betydningsfuldt punkt						
		Rapportering	Kodeliste	Angivelse af ATS/MET-meldepligt som »obligatorisk« eller »efter anmodning«						
	Beholden kurs		Pejling	Beholden kurs, VOR-radial eller magnetisk pejling af et rutesegment		1/10 grad (ankomst til/afgang fra terminalen)	Rutine-mæssig (ankomst til/afgang fra terminalen)	Beregnet (ankomst til/afgang fra terminalen)	1 grad (ankomst til/afgang fra terminalen)	1 grad (ankomst til/afgang fra terminalen)

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Omstillingspunkt		Punkt	Det punkt, hvor det forventes, at et luftfartøj, som navigerer langs et ATS-rutesegment, som er angivet ved hjælp af VOR-stationer, ændrer sin primære navigationsreference fra et bagvedliggende til det nærmest foranliggende hjælpemiddel	For VOR-radialer					
	Længde		Afstand	Den geodætiske afstand mellem »fra punktet« og »til punktet«		Jf. note 2				
	Øvre grænse		Højde over havet	Rutesegmentets øvre grænse						
	Nedre grænse		Højde over havet	Rutesegmentets nedre grænse						
	Mindste en route-flyvehøjde over havet (MEA)		Højde over havet	Det er højden over et en route-segment, som giver tilstrækkelig modtagelse af relevante navigationshjælpemidler og ATS-kommunikation, er i overensstemmelse med luftrumsstrukturen og giver den krævede hindringsfrihed	ATS-ruter ad nedre luftveje	50 m	Rutine-mæssig	Beregnet	50 m eller 100 ft	50 m eller 100 ft
	Mindste hindringsfri højde over havet (MOCA)		Højde over havet	Det er den mindste højde over havet for et bestemt segment, der giver den påkrævede hindringsfrihed		50 m	Rutine-mæssig	Beregnet	50 m eller 100 ft	50 m eller 100 ft
	Minimumsflyvehøjde over havet		Højde over havet	Minimumsflyvehøjde over havet	Helikopter-rute	50 m	Rutine-mæssig	Beregnet	50 m eller 100 ft	50 m eller 100 ft
	Laterale grænser		Afstand	Rutens laterale grænser						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Mindste højde over havet i området (AMA)		Højde over havet	Det er den mindste højde, der må anvendes under instrumentvejrforhold (IMC), som giver en mindste hindringsfrihed inden for et bestemt område, der normalt dannes ved hjælp af paralleller og meridianer						
	Mindste kursdirigeringshøjde (MVA)		Højde over havet	MVA						
	Restriktioner		Tekst	Angivelse af en eventuel områdehastighed og begrænsninger for niveau/højde, hvis sådanne er fastsat						
	Retning af marchhøjder			Angivelse af retningen af marchhøjde (lige, ulige, ingen (NIL))						
		Frem	Kodeliste	Angivelse af retningen af marchhøjden (lige, ulige, NIL) fra rutesegmentets første punkt til andet punkt						
		Tilbage	Kodeliste	Angivelse af retningen af marchhøjden (lige, ulige, NIL) fra rutesegmentets andet punkt til første punkt						
	Disponibilitet		Tekst	Oplysninger om, hvorvidt ruten er til rådighed						
	Luftrumsklasse		Tekst	En klassifikation af luftrum, som fastlægger de operationelle regler, flyvekra-vene og de udøvede tjenester.						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Operationer med performancebaseret navigation (PBN)			Områdenavigation baseret på PBN-krav til luftfartøjer, som opererer langs en ATS-rute, i henhold til en instrumentindflyvningsprocedure, eller i et nærmere angivet luftrum	Udelukkende PBN					
		Navigation-performancekrav	Tekst	Krav til navigationsnøjagtighed for hvert PBN-rutesegment (RNAV eller RNP)						
		Krav til sensorer	Tekst	Angivelse af sensorkrav, herunder eventuelle begrænsninger i navigationsspecifikationer						
	Kontrollerende enhed									
		Betegnelse	Tekst	Navnet på den enhed, der udøver tjenesten						
		Kanal	Tekst	Den kontrollerende enheds driftskanal/frekvens						
		Logon-adresse	Tekst	En specificeret kode, der anvendes til datalink-logon til den kontrollerende ATS-enhed	Hvis det er relevant					
			Bemærkning 1:	U = øvre	Bemærkning 2:	1/10 km	Rutine-mæssig	Beregnet	1/10 km eller 1/10 nm	1 km eller 1 nm



Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
				H = helikopter		1/100 km	Afgørende	Beregnet	1/100 km eller 1/100 nm	1 km eller 1 nm
				S = supersonisk						
				T = tacan						
				Andet						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Waypoint										
	Identifikation		Tekst	Betegnelser, designationskoder eller kodebetegnelse for det betydningsfulde punkt.						
	Position		Punkt	Geografisk position af det pågældende waypoint		100 m	Afgørende	Opmålt/beregnet	1 sek.	1 sek.
	Formation									
		Navigationshjælpemidler (navaid)	Tekst	VOR/DME-referencens stationsidentifikationsbetegnelse						
		Pejling	Pejling	Pejlingen til VOR/DME-referencen, hvis det pågældende waypoint ikke er samlokaliseret hermed		Jf. note 1 herunder				
		Afstand	Afstand	Afstanden fra VOR/DME-referencen, hvis det pågældende waypoint ikke er samlokaliseret hermed		Jf. note 2 herunder				

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
					Bemærkning 1:	1/10 grad	Rutine-mæssig	Beregnet	1/10 grad	1/10 grad
						1/100 grad	Afgøren-de	Beregnet	1/100 grad	1/10 grad
								Beregnet		
					Bemærkning 2:	1/10 km	Rutine-mæssig	Beregnet	1/10 km eller 1/10 nm	2/10 km (1/10 nm)
						1/100 km	Afgøren-de	Beregnet	1/100 km eller 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
En route venteprocedure				En forudbestemt manøvre, som holder luftfartøjet inden for det nærmere angivne luftrum, mens det venter på videre klarering						
	Identifikation		Tekst	Identifikation af venteproceduren						
	Fikspunkt		Tekst	Identifikation af det pågældende venteprocedure-fikspunkt		100 m	Afgøren-de	Op-målt/be-regnet	1 sek.	1 sek.
	Waypoint		Punkt	Geografisk position af det pågældende venteprocedure-waypoint						
	Indadgående beholden kurs		Pejling	Venteprocedurens indadgående beholdne kurs						
	Drejningsretning		Tekst	Proceduredrejningens retning						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Fart		Værdi	Maksimal angivet flyvehastighed						
	Niveau									
		Minimumsventeniveau	Højde over havet	Minimumsventeniveau for venteproceduren						
		Maksimumsventeniveau	Højde over havet	Maksimumsventeniveau for venteproceduren						
	Udadgående tid/afstand		Værdi	Venteprocedurens tidsmæssige værdi/afstandsværdi						
	Kontrollerende enhed									
		Betegnelse	Tekst	Angivelse af den kontrollerende enhed						
		Frekvens	Værdi	Den kontrollerende enheds driftsfrekvens/kanal						
	Særlig venteingangprocedure		Tekst	Beskrivelse i tekstform af den særlige VOR/DME-indgangprocedure	Hvis der ved afslutningen af den udadgående etape er blevet fastsat en indgangsradial til et sekundært fikspunkt for et VOR/DME-ventemønster					

#### 4. Data vedrørende instrumentflyvningsprocedurer

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Procedure										
	Identifikation									
		Vejledning i slutindflyvning (FAS)	Kodeliste	Betegnelse, der beskriver typen af radionavigationshjælpemiddel, som giver lateral styringsvejledning i forbindelse med slutindflyvningen, f.eks. ILS, VOR, RNAV osv.	APCH					
		RWY	Tekst	RWY-designationen for landings- og startretning, f.eks. 27, 35L, 01R						
		Circling	Kodeliste	Angivelse af, om en procedure er en cirklingsindflyvning eller ej	APCH					
		Flere koder	Tekst	Et etbogstavssuffiks, som begynder med bogstavet »z« efter typen af radionavigationshjælpemidlet, skal anvendes, hvis der ikke kan skelnes mellem to eller flere procedurer for samme RWY alene ved hjælp af typen af radionavigationshjælpemidler, f.eks. VOR y RWY 20 eller VOR z RWY 20	APCH					
		NS-begrænser	Tekst	Sensorspecifikke oplysninger i tilfælde af brugsbegrænsning	Udelukkende PBN					
		Betegnelse	Tekst	Betegnelse for instrumentflyvningsproceduren						
	Betegnelse i klart sprog									

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Basisindikator	Tekst	Basisindikatoren er betegnelsen eller kodebetegnelserne for det betydningsfulde punkt, hvor den normale afgangsrute afsluttes.	SID, STAR					
		Gyldighedsindikator	Tekst	Gyldighedsindikatoren skal være et tal fra 1 til 9.	SID, STAR					
		Ruteindikator	Tekst	Ruteindikatoren skal være et bogstav i alfabetet. Bogstaverne »I« og »O« må ikke anvendes.	SID, STAR					
		Visuel indikation	Tekst	Angivelse af, om ruten er etableret for luftfartøjer, der opererer i overensstemmelse med VFR	Udelukkende VFR					
	Kodet designation									
		Betydningsfuldt punkt	Tekst	Designationskode eller kodebetegnelser for det betydningsfulde punkt	SID, STAR					
		Gyldighedsindikator	Tekst	Procedurens gyldighedsindikator	SID, STAR					
		Ruteindikator	Tekst	Procedurens ruteindikator	SID, STAR					
	Proceduretype		Kodelite	Angivelse af proceduretype (afgang, ankomst, indflyvning, andet)						
	PBN eller konventionel		Kodelite	Angivelse af, om proceduren er PBN eller konventionel	Udelukkende IFR					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Type præcisionsindflyvning		Tekst	Instrumentprocedurens type; instrumentindflyvningsprocedurer klassificeres som følger: a) ikke-præcisionsindflyvningsprocedure (NPA-procedure): en instrumentindflyvningsprocedure, som anvender lateral, men ikke vertikal vejledning b) indflyvningsprocedure med vertikal vejledning (APV-procedure): en instrumentprocedure, som anvender lateral og vertikal vejledning, men som ikke opfylder kravene til præcisionsindflyvningsoperationer og -landing-operationer c) præcisionsindflyvningsprocedure (PA-procedure): en instrumentindflyvningsprocedure, hvor der anvendes lateral og vertikal vejledning med minima som fastlagt af kategorien af operationer	APCH					
	Luftfartøjskategori		Kodeliste	Angivelse af, hvilke luftfartøjskategorier proceduren er beregnet til						
	Magnetisk misvisning		Værdi	Den magnetiske misvisning, der er taget i betragtning ved procedureudformningen						
	Hindringsfri højde over havet/højde (OCA/H)			OCA/H	APCH					
		Luftfartøjskategori	Kodeliste	Luftfartøjskategori	APCH					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Indflyvnings-type	Kodeliste	Indflyvningstype (f.eks. direkte indflyvning, kat I, kat II, LLZ, circling osv.) eller specifikt navigationshjælpemiddel (f.eks. step-down fikspunkter) eller en specifik navigationsspecifikation	APCH					
		Højde over havet	Højde over havet	Den laveste højde, der er anvendt til at fastslå overholdelsen af de relevante kriterier for hindringsfrihed	APCH		Afgørende			
		Højde	Højde	Den laveste højde over elevationen af den relevante RWY-tærskel eller flyvepladens elevation, alt efter hvad der er relevant, som anvendes til at fastslå overholdelsen af de relevante kriterier for hindringsfrihed	APCH		Afgørende			
	Beslutningshøjde over havet/højde (DA/H)			DA/H	APCH					
		Luftfartøjskategori	Kodeliste	Luftfartøjskategori	APCH					
		Indflyvnings-type	Kodeliste	Indflyvningstype (f.eks. direkte indflyvning, circling osv.) eller specifikt navigationshjælpemiddel (f.eks. step-down fikspunkter) eller en specifik navigationsspecifikation	APCH					
		Højde over havet	Højde over havet	En specificeret højde over havet i forbindelse med en 3D-instrumentindflyvningsoperation, hvor en afbrudt indflyvningsprocedure skal indledes, hvis den visuelle reference, som er påkrævet for at fortsætte indflyvningen, ikke er fastslået	APCH					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Højde	Højde	En specificeret højde i forbindelse med en 3D-instrumentindflyvningsoperation, hvor en afbrudt indflyvningsprocedure skal indledes, hvis den visuelle reference, som er påkrævet for at fortsætte indflyvningen, ikke er fastslået	APCH					
	Mindste nedstigningshøjde over havet/højde (MDA/H)			MDA/H	APCH					
		Luftfartøjskategori	Kodeliste	Luftfartøjskategori	APCH					
		Indflyvnings-type	Kodeliste	Indflyvningstype (f.eks. direkte indflyvning, circling osv.) eller specifikt navigationshjælpemiddel (f.eks. step-down fikspunkter) eller en specifik navigationsspecifikation	APCH					
		Højde over havet	Højde over havet	En specificeret højde over havet i en 2D-instrumentindflyvningsoperation eller en cirklingsindflyvningsoperation, under hvilken nedstigning ikke indledes uden den påkrævede visuelle reference	APCH					
		Højde	Højde	En specificeret højde i en 2D-instrumentindflyvningsoperation eller en cirklingsindflyvningsoperation, under hvilken nedstigning ikke indledes uden den påkrævede visuelle reference	APCH					



Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Minimum sektorhøjde over havet (MSA)			Den laveste anvendelige højde over havet, der sikrer en mindste afstand på 300 m (1 000 ft) over alle genstande i et område inden for en sektor af en cirkel med radius 46 km (25 nm) med centrum i et radionavigationshjælpemiddel	Udelukkende IFR					
		Sektorspecifik startvinkel	Vinkel	En sektors startvinkel						
		Sektorspecifik slutvinkel	Vinkel	En sektors slutvinkel						
		Baseret på et fikspunkt	Tekst	Centrum af MSA						
		Højde over havet	Højde over havet	Minimumshøjden over havet for hver sektor						
		Restriktioner	Tekst	MSA: den laveste anvendelige højde over havet, der sikrer en mindste afstand på 300 m (1 000 ft) over alle genstande i et område inden for en sektor af en cirkel med radius 46 km (25 nm) med centrum i et radionavigationshjælpemiddel						
		Radius	Værdi	Radius af hver sektor						
	Terminalankomsthøjde over havet (TAA)			Den laveste højde over havet, der sikrer en mindste afstand på mindst 300 m (1 000 ft) over alle genstande i en cirkelbue defineret ved en radius på 46 km (25 nm) med centrum i det fastsatte initial-indflyvningsfikspunkt (IAF) eller, hvis et IAF ikke findes, i det mellemliggende indflyvningsfikspunkt (IF), der afgrænses af rette linjer, som forbinder buens ekstremiteter med det pågældende IF. De kombinerede TAA'er, der er knyttet til en indflyvningsprocedure, skal dække et område på 360 grader omkring det pågældende IF.	Udelukkende APCH eller PBN					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Referencepunkt	Tekst	TAA-referencepunkt (IAF eller IF)						
		IAF	Tekst	TAA IAF-referencepunkt						
		IF	Tekst	TAA IF-referencepunkt						
		Afstand til IAF	Afstand	Afstanden til TAA-områdegrænsen fra det pågældende IAF						
		Højde over havet	Højde over havet	Værdien for terminalankomsthøjden over havet						
		Sektorspecifik startvinkel	Vinkel	En sektors startvinkel (beholden kurs mod TAA-referencepunktet)						
		Sektorspecifik slutvinkel	Vinkel	En sektors slutvinkel (beholden kurs mod TAA-referencepunktet)						
		Step down-bue	Afstand	Radius af det indre område i en lavere højde over havet.						
	Betegnelse for navigations-specifikation		Tekst	<p>Et sæt af krav til luftfartøjer og flyvebesætninger, der er nødvendige til støtte for PBN-operationer inden for et afgrænset luftrum; der findes to former for navigations-specifikationer:</p> <p>a) RNP-specifikationer: navigations-specifikationer baseret på områdenavigation, som omfatter krav om navigationsperformanceovervågning og -alarmering, angivet ved præfiks RNP, f.eks. RNP 4, RNP APCH</p> <p>b) RNAV-specifikationer: navigations-specifikationer baseret på områdenavigation, som ikke omfatter krav om navigationsperformanceovervågning og -alarmering, angivet ved præfiks RNAV, f.eks. RNAV 5, RNAV 1</p>	Udelukkende PBN					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Operationelle minima		Tekst	<p>Flyvepladsens operationelle minima: brugbarhedsgrænserne for en flyveplads med henblik på:</p> <p>a) start, udtrykt i RVR og/eller sigtbarhed og om nødvendigt skydække</p> <p>b) landing i præcisionsindflyvningsoperationer og -landingsoperationer, udtrykt i sigtbarhed og/eller RVR og DA/H, alt efter hvad der er relevant for den pågældende kategori af operationer</p> <p>c) landing i indflyvnings- og landingsoperationer med vertikal vejledning udtrykt i sigtbarhed og/eller RVR og DA/H og</p> <p>d) landing i ikke-præcisionsindflyvningsoperationer og -landingsoperationer, udtrykt i sigtbarhed og/eller RVR, mindste nedstigningshøjde over havet/højde (MDA/H) og om nødvendigt skydække</p>	APCH, DEP					
	Temperatur									
		Minimumstemperatur	Værdi	Minimumtemperaturreference	Udelukkende APCH eller PBN					
		Maksimumstemperatur	Værdi	Maksimumtemperaturreference	Udelukkende APCH eller PBN					
	Fjernhøjdemålerkilde		Tekst	Advarsel med angivelse af højdemåling	APCH					
	Proc Ref datum		Tekst	Flyveplads- eller landingstærskel	APCH					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	PBN-krav			Specifikke krav vedrørende en PBN-procedure	PBN					
			Kodeliste	Identifikation af navigationsspecifikationen (RNAV 5, RNP 0,3 osv.)						
		Navigationsspecifikation	Tekst	Eventuelle begrænsninger for navigationssensorer (det globale satellitnavigationssystem (GNSS) er påkrævet)						
		Funktionelle krav	Tekst	Eventuelle påkrævede funktioner, der beskrives som optioner i navigationsspecifikationen, dvs. ikke indgår i de krævede centrale navigationsspecifikationer (radiofrekvens (RF) påkrævet)						
Procedure-segment					SID, STAR, APCH					
	Start		Tekst	Identifikation af segmentets startpunkt						
	Endepunkt		Tekst	Identifikation af segmentets endepunkt eller en beskrivelse af enden af segmentet						
	Endefikspunktets funktion		Kodeliste	Angivelse af, om endefikspunktet er et fly-by-punkt (et waypoint, hvor en drejning er påkrævet for at muliggøre en tangentiel afskæring mod næste segment af en rute eller procedure) eller fly-over-punkt (et waypoint, over hvilket drejning indledes i retning mod næste segment af en rute eller procedure)	PBN					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Endefikspunktets rolle		Kodeliste	Angivelse af den rolle, som spilles af endefikspunkt for afbrudt indflyvning (MAPt), IF, IAF, slutindflyvningsfikspunkt (FAF), fikspunkt for venteflyvning ved afbrudt indflyvning (MAHF) osv.						
	Procedure højde over vandet/højde		Højde over havet/højde	En specificeret højde over havet/højde, som i forbindelse med operationer flyves over minimumshøjden over havet/højden, og som er fastsat med henblik på en jævn nedstigning ved en foreskrevet nedstigningsgradient/vinkel i det mellemliggende indflyvningssegment/slutindflyvningssegmentet	Udelukkende i visse segmenter af SID, STAR og APCH		Afgørende			
	Mindeste hindringsfri højde over havet (MOCA)		Højde over havet	Minimumhøjden over havet for et bestemt segment, der sikrer den påkrævede hindringsfrihed	SID, STAR, APCH					
	Afstand		Afstand	Den geodætiske afstand afrundet til nærmeste tiendedel af en kilometer eller tiendedel af en sømil mellem hvert på hinanden følgende betydningsfuldt punkt		1/100 km	Afgørende	Beregnet	1/100 km eller 1/100 nm	1 km eller 1 nm
	Retvisende pejling		Pejling	Den retvisende beholdne kurs afrundet til den nærmeste tiendedel af en grad mellem hvert på hinanden følgende betydningsfulde punkt	SID, STAR, APCH	1/10 grad	Rutine-mæssig	Beregnet	1/10 grad	
	Magnetisk pejling		Pejling	Den magnetiske beholdne kurs afrundet til den nærmeste tiendedel af en grad mellem hvert på hinanden følgende betydningsfulde punkt	SID, STAR, APCH	1/10 grad	Rutine-mæssig	Beregnet	1 grad	1 grad
	Gradient		Værdi		APCH, DEP					
	Fart		Værdi	Fartgrænse i et betydningsfuldt punkt, udtrykt i enheder på 10 kt, alt efter hvad der er relevant						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Kontrolleret hindring				APCH, DEP					
		Type	Tekst	Angivelse af, om hindringen er belyst eller ej, type af hindring (kirke/vindmølle osv.)						
		Position	Punkt	Koordinater for den kontrollerede hindring		Se afdeling 6 »Hindringsdata«.				
		Elevation	Elevation	Den kontrollerede hindrings elevation		Se afdeling 6 »Hindringsdata«				
Slutindflyvningssegment				Segmentet af en instrumentindflyvningsprocedure, hvor opretning og nedstigning med henblik på landing fuldføres	SBAS APCH, GBAS APCH					
	Type operation		Tekst	Et tal, der angiver typen af slutindflyvningssegment (f.eks. er »0« kode for en direkte indflyvningsprocedure, inklusive offsetprocedurer).						
	Designationskode for indflyvningsperformance		Tekst	Et nummer, der identificerer typen af en indflyvning (»0« anvendes til at identificere en lokalisatorindflyvningsprocedure med lateral præcision og vertikal vejledning (LPV), og »1« angiver en kategori I-indflyvningsprocedure)						
	SBAS-udøver		Tekst	Identifikator for en tjenesteudøver, som benytter et særligt satellitbaseret indflyvningssystem	Udelukkende SBAS					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Reference path data selector (RPDS)		Tekst	En numerisk identifikator, der er unik i en frekvens i udsendelsesregionen og anvendes til at vælge »FAS«-datablokken	Udelukkende GBAS					
	Reference path identifier (RPI)		Tekst	En identifikationskode på fire tegn, der anvendes til at bekræfte valget af den korrekte indflyvningsprocedure						
	Landingstærskelpunkt (LTP) eller fiktivt tærskelpunkt (FTP)			LTP/FTP						
		Position	Punkt	LTP/FTP's bredde og længde		0,3 m (1 ft)	Kritisk		0,0005« (0,01«)	
		Ellipsoidehøjde	Elevation	Højden af det pågældende LTP/FTP over WGS-84 ellipsoiden		0,25 m	Kritisk		0,1 m	
		Ortometrisk højde	Elevation	Højden af LTP/FTP i relation til geoiden og præsenteret som en MSL-elevation						
	Flight path alignment point (FPAP)			FPAP						
		Position	Punkt	FPAP's bredde og længde		0,3 m (1 ft)	Kritisk		0,0005« (0,01«)	
		Ortometrisk højde	Elevation	Højden af FPAP i relation til geoiden og præsenteret som en MSL-elevation						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Indflyvningens overflyvnings-tærskelhøjde (TCH)		Højde	Flyvebanehældningens angivne overflyvningshøjde over LTP (eller FTP)		0,5 m	Kritisk	Beregnet	0,05 m	
	Glidelinievin- kel (GPA)		Værdi	Indflyvningsbanens hældning (glidelinie) i forhold til det vandrette plan defineret i henhold til WGS-84 ved det pågældende LTP/FTP		0,01°m	Ikke rele- vant		0,01°m	
	Kursbredde ved tærsklen		Værdi	Den halve bredde af den laterale kurs- bredde ved LTP/FTP, som definerer det laterale offset, ved hvilken modtageren opnår fuldt målerudsving		Ikke rele- vant	Kritisk		0,25 m	
	Offset af delta- længde		Afstand	Afstanden fra den yderste ende af RWY til FPAP; det definerer den position, hvor den laterale følsomhed ændres til afbrudt indflyvningsfølsomhed		Ikke rele- vant	Ikke rele- vant		8 m	
	Horizontal Alert Limit (HAL)		Værdi	HAL	Udeluk- kende SBAS					
	Vertical Alert Limit (VAL)		Værdi	VAL	Udeluk- kende SBAS					
	FAS-datablok		Tekst	En binær streng, som beskriver den FAS- datablok, der er genereret ved hjælp af et egnet softwareværktøj; FAS-datablokken er et sæt parametre med henblik på at identificere en enkelt præcisionsindflyv- ning eller en APV og fastlægge den der- med forbundne indflyvning						



Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	CRC-rest		Tekst	En hexadecimal repræsentation på 8 tegn af de beregnede restbits, som benyttes til at fastslå FAS-datablokkens integritet i løbet af transmission og opbevaring						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Procedure fikspunkt										
	Identifikation		Tekst	Betegnelser, designationskoder eller kodebetegnelse for det betydningsfulde punkt						
	ATC-rapporteringskrav		Tekst	Angivelse af ATS/MET-meldepligt som »obligatorisk«, »efter anmodning« eller »NIL«						
	VFR-rapporteringspunkt		Tekst	Navn på bro eller kirke	VFR					
	Position		Punkt	Geografisk position af det pågældende fikspunkt		Jf. note 1				
	Type		Tekst	Angivelse af det pågældende fikspunkts type, f.eks. navaid, Int, waypoint						
	Formationer									
		Navigationshjælpemidler	Tekst	VOR/DME-referencens stationsidentifikationsbetegnelse						
		Pejling	Pejling	Pejlingen til VOR/DME-referencen, hvis det pågældende waypoint ikke er samlokaliseret hermed		Jf. note 2				

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Afstand	Afstand	Afstanden fra VOR/DME-referencen, hvis det pågældende waypoint ikke er samlokaliseret hermed		1/100 km	Afgørende	Beregnet	1/100 km eller 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)
					Bemærkning 1:	100 m	Afgørende	Opmålt/beregnet	1 sek.	1 sek.
						3 m	Afgørende	Opmålt/beregnet	1/10 sek.	1 sek.
					Bemærkning 2:	1/10 grad	Rutine-mæssig	Beregnet	1/10 grad	1/10 grad
						1/10 grad	Afgørende	Beregnet	1/10 grad	1/10 grad

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Venteprocedure				En forudbestemt manøvre, som holder luftfartøjet inden for det nærmere angivne luftrum, mens det venter på videre klarering						
	Identifikation		Tekst	Identifikation af venteproceduren						
	Fikspunkt		Punkt	En geografisk position, der tjener som reference for en venteprocedure		Samme som procedurefikspunkt				
	Indadgående kurs		Kurs	Indadgående retvisende kurs					1/10 grad	
	Udadgående kurs		Kurs	Udadgående retvisende kurs					1/10 grad	

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Etapens længde		Afstand	Den udadgående etapes længde					1/10 km eller 1/10 nm	
	Etapens varighed		Værdi	Den udadgående etapes varighed						
	Begrænsende radial		Vinkel	Begrænsende radial fra VOR/DME, som ventepositionen er baseret på						
	Drejningsretning		Værdi	Proceduredrejningens retning						
	Minimumshøjde over havet		Højde over havet	Minimumsventepositionsniveau afrundet til nærmeste højere niveau (50 m eller 100 ft)/flyveniveau		50 m	Rutine-mæssig	Beregnet	50 m eller 100 ft/flyveniveau	
	Maksimumshøjde over havet		Højde over havet	Maksimumsventepositionsniveau afrundet til nærmeste højere niveau (50 m eller 100 ft)/flyveniveau					50 m eller 100 ft/flyveniveau	
	Fart		Værdi	Maksimal angivet flyvehastighed					10 kt	
	Magnetisk misvisning									
		Vinkel	Vinkel	Den magnetiske misvisning i procedurernes radionavigationshjælpemiddel						
		Dato	Dato	Den dato, hvor den magnetiske misvisning havde den tilsvarende værdi						
	Betegnelse for navigations-specifikationer		Tekst	Betegnelse for den navigations-specifikation — sæt af krav til luftfartøjer og flybesætning, der er nødvendige til støtte for en navigationsapplikation inden for et afgrænset luftrumskoncept	RNAV/RN-P					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Specifikke forhold vedrørende en helikopterprocedure										
	Titel på helikopterproceduren (RNAV 263)		Tekst	Identifikation af helikopterproceduren						
	Overflyvningshøjde over helikopterlandingspladsen (HCH)		Højde	Overflyvningshøjde over helikopterlandingspladsen			Afgørende		1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
	Startudflyvningsfikspunkt (IDF)		Punkt	Startudflyvningsfikspunkt	DEP					
	Punktet for afbrudt indflyvning (MAPt)		Punkt	MAPt	APCH					
	Direkte visuelt segment			For PinS APP: den del af flyvningen, som direkte forbinder PinS med landingspositionen for PinS DEP: den del af flyvningen, som direkte forbinder landingspositionen med IDF						
		Beholden kurs	Linje							
		Afstand	Afstand							
		Pejling	Vinkel							
		Overflyvningshøjde	Højde							

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Visuelt manøvreringssegment (VS)			PinS VS er beskyttet ved følgende manøvrer: a) for PinS APCH: visuel manøvre fra MAPt i nærheden af helikopterlandingspladsen eller landingsstedet til landing fra en anden retning end direkte fra MAPt og b) for PinS DEP: start i en anden retning end direkte til IDF efterfulgt af en visuel manøvre med henblik på at vende tilbage til instrumentsegmentet ved IDF	APCHDEP					
		Centerlinje	Vinkel	Centerlinjen for den overflade, som benyttes til stigning ved start	DEP					
		Manøvreområde	Polygon	Det område, hvor piloten forventes at manøvrere visuelt	APCH DEP					
		Intet manøvreområde	Polygon	Område, hvor manøvrering er forbudt	APCH DEP					
		Ingress tracks	Linje	PinS VS er beskyttet ved følgende manøvrer: a) for PinS APCH: visuel manøvre fra MAPt i nærheden af helikopterlandingspladsen eller landingsstedet til landing fra en anden retning end direkte fra MAPt og b) for PinS DEP: start i en anden retning end direkte til IDF efterfulgt af en visuel manøvre med henblik på at vende tilbage til instrumentsegmentet ved IDF	APCH DEP					
	HAS			Højde over overfladediagrammet	APCH					
		Radius	Afstand							
		Højde over overfladen	Højde							

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	»Fortsæt visuelt«-tekst		Tekst	Tekst, der angiver, at proceduren har en »Fortsæt visuelt«-instruks						
	»Fortsæt VFR«-tekst		Tekst	Tekst, der angiver, at proceduren har en »Fortsæt VFR«-instruks						
	Visuelt segment for nedstigningsvinkel (VSDA)		Værdi	VSDA						
	Ingress tracks									
		Længde	Afstand							
		Bredde	Afstand							
		Pejling	Vinkel							

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
AITF				Notation på kort (luftfartsinformation i tekstformat)						
	Ikke-indbyrdes overensstemmelse mellem instrumenter og visuelle hældningsindikatorer		Tekst							
	Beskrivelse af afbrudt indflyvning		Tekst	Beskrivelse af proceduren for afbrudt indflyvning						
	Beskrivelse af SID/STAR-rute		Tekst	Beskrivelse i tekstform af SID- eller STAR-proceduren						
	Stigegradient ved afbrudt indflyvning		Værdi	Værdien af indflyvningsprocedurens stigegradient ved afbrudt indflyvning						



Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Type		Tekst	Type radionavigationshjælpemiddel						
	Identifikation		Tekst	Den kode, der er tildelt med henblik på entydig identifikation af navigationshjælpemidlet						
	Betegnelse		Tekst	Betegnelsen i tekstform, der er tildelt navigationshjælpemidlet						
	Operationsområde		Tekst	Angivelse af, om navigationshjælpemidlet betjener en route (E), flyveplads (A) eller dobbelt formål (AE)						
	Flyveplads betjenes		Tekst	ICAO-stedindikator eller navne på de betjente flyvepladser						
	Betjent RWY		Tekst	Designationskode for den betjente RWY						
	Operative enhed		Tekst	Betegnelse for anlæggets operative enhed						
	Type af støttede operationer		Kodeliste	Angivelse af typen af støttede operationer for ILS/MLS, basal GNSS, det satellitbaserede forstærkningssystem (SBAS) og det jordbaserede forstærkningssystem (GBAS)						
	Samlokalisering		Tekst	Oplysning om, at navigationshjælpemidlet er samlokaliseret med et andet navigationshjælpemiddel						
	Driftstid		Tidsplan	De tidspunkter, hvor radionavigationshjælpemidlet er i drift						
	Magnetisk misvisning			Vinkelforskellen mellem retvisende og magnetisk nord						
		Vinkel	Vinkel	Den magnetiske misvisning i radionavigationshjælpemidlet	ILS/NDB	Jf. note 1 herunder				
		Dato	Dato	Den dato, hvor den magnetiske misvisning havde den tilsvarende værdi						



Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Stationens deklination		Vinkel	En vinkelmisvisning i navigationshjælpemidler mellem nulgradradialen og retvisende, bestemt på det tidspunkt, hvor stationen kalibreres.	VO-R/ILS/MLS					
	Nulretning		Tekst	Retningen ved stationens »pejling mod nul«, f.eks. magnetisk nord, retvisende osv.	VOR					
	Frekvens		Værdi	Radionavigationshjælpemidlets frekvens eller afstemningsfrekvens						
	Kanal		Tekst	Radionavigationshjælpemidlets kanalnummer	DME eller GBAS					
	Position		Punkt	Radionavigationshjælpemidlets geografiske position		Jf. note 2 herunder				
	Elevation		Elevation	Elevationen af DME-transmissionsantennen eller GBAS-referencepunktets elevation	DME eller GBAS	Jf. note 3 herunder				
	Ellipsoidehøjde		Højde	GBAS-referencepunktets ellipsoidehøjde	GBAS					
	Lokalisatoropretning									
		Pejling	Pejling	Lokalisatorkurs	ILS-lokalisator	1/100 grad	Afgørende	Opmålt	1/100 grad (hvis retvisende)	1 grad
		Type	Tekst	Typen af lokalisatoropretning, retvisende eller magnetisk	ILS-lokalisator					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Nulazimut-opretning		Pejling	MLS nulazimut-opretning	MLS	1/100 grad	Afgørende	Opmålt	1/100 grad (hvis retvisende)	1 grad
	Vinkel		Vinkel	Et ILS' glidelinievinkel eller et MLS-anlægs normale glidelinievinkel	ILS GP/MLS					
	RDH		Værdi	Værdien af ILS-referencedatumhøjden (ILS RDH)	ILS GP	0,5 m	Kritisk	Beregnet		
	Afstand mellem lokalisatorantenne og RWY-enderpunkt		Afstand	ILS-lokalisator — afstand til RWY/FATO-enderpunkt	ILS-lokalisator	3 m	Rutine-mæssig	Beregnet	1 m eller 1 ft	Som afsat
	Afstand mellem ILS-glidebaneantenne og TRSH		Afstand	ILS-glide-antenne — afstand til tærsklen langs centerlinjen	ILS GP	3 m	Rutine-mæssig	Beregnet	1 m eller 1 ft	Som afsat
	Afstand mellem ILS-markør og TRSH		Afstand	ILS-markør — afstand til tærsklen	ILS	3 m	Afgørende	Beregnet	1 m eller 1 ft	2/10 km (1/10 nm)
	Afstand mellem ILS DME-antenne og TRSH		Afstand	ILS DME-antenne — afstand til tærsklen langs centerlinjen	ILS	3 m	Afgørende	Beregnet	1 m eller 1 ft	Som afsat
	Afstand mellem MLS-azimutantenne og RWY-enderpunkt		Afstand	Afstand mellem MLS-azimutantenne og RWY/FATO-enderpunkt	MLS	3 m	Rutine-mæssig	Beregnet	1 m eller 1 ft	Som afsat
	Afstand mellem MLS-elevationsantenne og TRSH		Afstand	MLS-elevationsantenne — afstand til tærsklen langs centerlinjen	MLS	3 m	Rutine-mæssig	Beregnet	1 m eller 1 ft	Som afsat

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Afstand mellem MLS DME-antenne og TRSH		Afstand	MLS DME/P-antenne — afstand til tærsklen langs centerlinjen	MLS	3 m	Afgørende	Beregnet	1 m eller 1 ft	Som afsat
	Signalpolarisering		Kodeliste	GBAS-signalpolarisering (GBAS/H eller GBAS/E)	GBAS					
	Angivet operationel dækning (DOC)		Tekst	DOC eller standardservicevolumen (SSV) i form af en rækkevidde eller en servicevolumenradius fra navigationshjælpe-midlet/GBAS-referencepunktet samt højde og sektorer, hvis det er påkrævet						
			Bemærkning 1:		ILS-lokalisator	1 grad	Afgørende	Opmålt	1 grad	
					NDB	1 grad	Rutine-mæssig	Opmålt	1 grad	
								Opmålt		
			Bemærkning 2:		Flyveplad-sens navi-gations-hjælpemid-del	3 m	Afgørende	Opmålt	1/10 sek.	Som afsat
					GBAS-refe-rencetids-punkt	1 m		Opmålt		
					En route	100 m	Afgørende	Opmålt	1 sek.	
								Opmålt		
			Bemærkning 3:		DME	30 m (100 ft)	Afgørende	Opmålt	30 m (100 ft)	30 m (100 ft)
					DME/P	3 m	Afgørende	Opmålt	3 m (10 ft)	
					GBAS-refe-rencetids-punkt	0,25 m	Afgørende		1 m eller 1 ft	

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
GNSS				Et verdensomspændende system til bestemmelse af position og tid, som omfatter en eller flere satellitkonstellationer, modtagere om bord på luftfartøjet og overvågning af systemintegritet, der om nødvendigt udvides til at understøtte navigationsperformancekravene til den påtænkte operation						
	Betegnelse		Tekst	Betegnelsen på GNSS-elementet (GPS, GBAS, GLONASS, EGNOS, MAS, WAAS osv.)						
	Frekvens		Værdi	GNSS-frekvens	Alt efter hvad der er relevant					
	Serviceområde		Polygon	Geografisk position af GNSS-serviceområdet						
	Dækningsområde		Polygon	Geografisk position af GNSS-dækningsområdet						
	Operationel myndighed		Tekst	Betegnelse for anlæggets operative myndighed						
Luftfartsfyrt				Luftfartsfyrt og andre lysfyrt, som angiver geografiske positioner, der af medlemsstaten er udvalgt som betydningsfulde						
	Type		Tekst	Type fyrt						
	Designation		Tekst	Den kode, der er tildelt med henblik på entydig identifikation af fyret						
	Betegnelse		Tekst	Bynavnet eller anden identitetsbetegnelse for fyret						
	Lysstyrke		Værdi	Lysstyrken af fyrets lysstråle					1000 cd	

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Karakteristika		Tekst	Oplysninger om fyrets karakteristika						
	Driftstid		Tidsplan	De tidspunkter, hvor fyret er i drift						
	Position		Punkt	Geografisk position af fyret						
Søfyr										
	Position		Punkt	Geografisk position af fyret						
	Synsvidde		Afstand	Den afstand, fra hvilken fyret kan ses						
	Karakteristika		Tekst	Oplysninger om fyrets karakteristika						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Særligt navigationssystem				Stationer i tilknytning til særlige navigationssystemer (DECCA, LORAN osv.)						
	Type		Tekst	Type disponibel tjeneste (hovedsignal, slavesignal, farve)						
	Designation		Tekst	Den kode, der er tildelt med henblik på entydig identifikation af det særlige navigationssystem						
	Betegnelse		Tekst	Betegnelsen i tekstform, der er tildelt det særlige navigationssystem						
	Frekvens		Værdi	Frekvens (kanalnummer, basal impulsfrekvens, gentagelsesfrekvens, alt efter hvad der er relevant) for det særlige navigationssystem						
	Driftstid		Tidsplan	De tidspunkter, hvor radionavigationshjælpemidlet er i drift						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Position		Punkt	Det særlige navigationssystems geografiske position		100 m	Afgørende	Opmålt/beregnet		
	Operative enhed		Tekst	Betegnelse for anlæggets operative enhed						
	Dækning af faciliteter		Tekst	Beskrivelse af det særlige navigationssystems dækning af faciliteter						

## 6. Hindringsdata

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Hindring				Enhver fast, midlertidig eller permanent, eller flytbar genstand eller dele heraf						
	Identifikator for hindringen		Tekst	Entydigt referencenummer for hindringen						
	Operatør/ejer		Tekst	Navn og kontaktoplysninger for operatøren eller ejeren af hindringen						
	Geometrisk type		Kodetype	En angivelse af, om hindringen er et punkt, en linje eller en polygon						
	Horisontal position		Punkt, linje eller polygon	Hindringens horisontale position		Jf. note 1 herunder				
	Horisontal udstrækning		Afstand	Hindringens horisontale udstrækning						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Elevation		Elevation	Elevation af hindringens højeste punkt		Jf. note 2 herunder				
	Højde		Højde	Hindringens højde over jorden						
	Type		Tekst	Hindringens art						
	Dato og tidsstempel		Dato	Dato og tidspunkt, hvor hindringen blev etableret						
	Operationer		Tekst	Mobile hindringers feature-operationer						
	Effektivitet		Tekst	Midlertidige typer af hindringers effektivitet						
	Belysning									
		Type	Tekst	Belysningstype						
		Farve	Tekst	Hindringsbelysningens farve						
	Afmærkning		Tekst	Hindringsafmærkningens art						
	Materiale		Tekst	Hindringens fremherskende overflademateriale						
			Bemærkning 1:	Hindringer i område 1		50 m	Rutine-mæssig	Opmålt	1 sek.	Som afsat
				Hindringer i område 2 (herunder 2a, 2b, 2c, 2d, startflyvevejsområdet og hindringsbegrænsende flader)		5 m	Afgørende	Opmålt	1/10 sek.	1/10 sek.
				Hindringer i område 3		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1/10 sek.	1/10 sek.
				Hindringer i område 4		2,5 m	Afgørende	Opmålt		

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
			Bemærkning 2:	Hindringer i område 1		30 m	Rutine-mæssig	Opmålt	1 m eller 1 ft	3 m (10 ft)
				Hindringer i område 2 (herunder 2a, 2b, 2c, 2d, start-flyvevejsområdet og hindringsbegrænsende flader)		3 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
				Hindringer i område 3		0,5 m	Afgørende	Opmålt	0,1 m eller 0,1 ft eller 0,01 m	1 m eller 1 ft
				Hindringer i område 4		1 m	Afgørende	Opmålt	0,1 m	

### 7. Geografiske data

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Bygninger				Bygninger (af operationel betydning) og andre iøjnefaldende/fremtrædende (flyveplads) features						
	Betegnelse		Tekst	Bygningens betegnelse						
	Geometri		Polygon	Geografisk position af bygningen						
Bebyggede områder				Områder, der dækkes af byer og landsbyer						
	Betegnelse		Tekst	Betegnelse på bebygget område						
	Geometri		Punkt/polygon	Det bebyggede områdes geografiske position						
Jernbaner				Alle jernbanestrækninger, der kan benyttes som landmærker						



Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Betegnelse		Tekst	Jernbanestrækningens betegnelse						
	Geometri		Linje	Geografisk position af jernbanestrækningen						
Motorveje og andre veje				Alle motorveje og veje, der kan benyttes som landmærker						
	Betegnelse		Tekst	Betegnelse for motorveje og andre veje						
	Geometri		Linje	Geografisk position af motorveje og andre veje						
Landmærker				Naturlige og kulturelle landmærker, såsom broer, fremtrædende transmissionslinjer, permanente kabelbaner, vindmøller, mineanlæg, borge, ruiner, diger, rørledninger, klippestykker, klinter, klippeformationer, klitter, isolerede fyrtårne og fyrskibe, når de anses for at være af betydning for den visuelle luftfart						
	Karakteristika		Tekst	Beskrivelse af landmærket						
	Geometri		Linje	Geografisk position af jernbanestrækningen						
Politiske grænser				Internationale politiske grænser						
	Geometri		Linje	Geografisk position af de internationale politiske grænser						
Hydrografi				Alle vandfeatures, herunder kystlinjer, søer, floder og vandløb (herunder ikke-varige vandområder), saltsøer, gletsjere og iskapper						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Betegnelse		Tekst	Vandfeaturens betegnelse						
	Geometri		Linje/polygon	Geografisk position af den pågældende vandfeature						
Skovbevoksede områder				Skovbevoksede områder						
	Geometri		Polygon	Geografisk position af det skovbevoksede område						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Serviceveje				Del af flyvepladsens flade, som anvendes af tjenestekøretøjer						
	Geometri		Polygon	Geografisk position af serviceveje						
	Featurebase		Tekst	Identifikation af den berørte featuretype						
	Identifikationsbase		Tekst	Betegnelse for det underliggende TWY-, parkeringsplads- eller forpladselement						
Byggeområde				Del af flyvepladsområdet, der er under opførelse						
	Geometri		Polygon	Geografisk position af byggeområde						
Område, som er uegnet til manøvrering af luftfartøjer				Områder, som er uegnet til manøvrering af luftfartøjer						
	Geometri		Polygon	Afbildet trafikområde, der permanent er uegnet til luftfartøjer og klart angivet som sådant						
Opmålingskontrolpunkt				Et afmærket opmålingskontrolpunkt						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Identifikator nr.		Tekst	Særlig entydig identifikator, som dataleverandøren permanent har tildelt en enhed af en feature						
	Beliggenhed		Punkt	Geografisk position af opmålingskontrolpunktet						
	Elevation		Elevation	Elevation af opmålingskontrolpunktet						
ASRN-knudepunkt (Aerodrome surface routing network)				En centerpunkt i en graf, der fastlægger ASRN						
	Identifikator for net		Tekst	Logisk betegnelse, der består af en afgrænset liste af betegnelser for en eller flere af de features, der er forbundet med den pågældende ASRN-feature						
	Identifikations-tærskel		Tekst	Betegnelse for den pågældende enhed af en feature						
	Identifikator nr.		Tekst	Særlig entydig identifikator, som en dataleverandør permanent har tildelt en enhed af en feature						
	Term ref		Tekst	Terminalbygning, som er tilknyttet den pågældende enhed af en feature						
	Knudepunktets type		Tekst	Type knudepunkt						
	Cat stop		Tekst	Ventepositionens funktionskategori ved lav sigtbarhed						
	Position		Punkt	Geografisk position af ASRN-knudepunktet						
ASRN-kant				En forbindelse mellem knudepunkterne i en graf, som fastlægger ASRN						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Identifikator for net		Tekst	Logisk betegnelse, der består af en afgrænset liste af betegnelser for en eller flere af de features, der er forbundet med den pågældende ASRN-feature						
	Retning		Tekst	Retningen af den pågældende enhed af featuren (ensrettet eller tovejs)						
	Node1 ref		Tekst	Identitetsnummeret for ASRN-knudepunktet svarende til kantgeometriens startpunkt						
	Node2 ref		Tekst	Identitetsnummeret for ASRN-knudepunktet svarende til kantgeometriens endepunkt						
	Kanttype		Tekst	Type kant						
	Kant (afledning)		Tekst	Metode til afledning af kantgeometrien						
	Geometri		Linje	Geografisk position af ASRN-kanten						

## Datatyper som omhandlet i kolonne 4 »Type«

Type	Beskrivelse	Dataelementer
Punkt	Et koordinatsæt (bredde og længde), hvortil der henvises til den matematiske ellipsoide, som definerer positionen af punktet på jordens overflade	Bredde Længde Det horisontale referencesystem Måleenheder Opnået horisontal nøjagtighed
Linje	Sekvens af punkter, der fastlægger en lineær genstand	Punkternes rækkefølge
Polygon	Rækkefølgen af de punkter, der danner omridset af polygonen; første og sidste punkt er identisk	Lukket sekvens af punkter
Højde	Den lodrette afstand fra et specifikt datum til et niveau, et punkt eller en genstand betragtet som værende et punkt	Numerisk værdi Det vertikale referencesystem Måleenheder Opnået vertikal nøjagtighed
Højde over havet	Den lodrette afstand fra MSL til et niveau, et punkt eller en genstand betragtet som værende et punkt	Numerisk værdi Det vertikale referencesystem Måleenheder Opnået vertikal nøjagtighed
Elevation	Den lodrette afstand målt fra MSL til et punkt eller et niveau på eller i fast forbindelse med jordoverfladen	Numerisk værdi Det vertikale referencesystem Måleenheder Opnået vertikal nøjagtighed
Afstand	En vinkelværdi	Numerisk værdi Måleenheder Opnået nøjagtighed
Vinkel/pejling	En vinkelværdi	Numerisk værdi Måleenheder Opnået nøjagtighed
Værdi	Enhver målt, opgivet eller afledt værdi, som ikke er anført ovenfor	Numerisk værdi Måleenheder Opnået nøjagtighed
Dato	En dato, der angiver referencer for en bestemt dag eller måned	Tekst
Tidsplan	En repetitiv periode bestående af et eller flere intervaller eller specifikke datoer (f.eks. helligdage), der forekommer cyklisk.	Tekst
Kodeliste	Et sæt foruddefinerede tekststreng eller værdier	Tekst
Tekst	Fri tekst	Streng bestående af tegn uden begrænsninger«

4) I bilag IV foretages følgende ændringer:

a) I subpart A foretages følgende ændringer:

i) I afdeling 1 tilføjes følgende som punkt ATS.OR.110 — ATS.OR.150:

**»ATS.OR.110 Koordinering mellem flyvepladsoperatører og udøvere af lufttrafiktjenester**

Lufttrafiktjenesteudøvere skal indgå ordninger med operatøren af den flyveplads, på hvilken den udøver lufttrafiktjenester, for at sikre en tilstrækkelig koordinering af de udøvede aktiviteter og tjenester samt udveksling af relevante data og oplysninger.

**ATS.OR.115 Koordinering mellem militære enheder og udøvere af lufttrafiktjenester**

Uden at det berører artikel 6 i forordning (EF) nr. 2150/2005, skal en lufttrafiktjenesteudøver sikre, at dennes lufttrafiktjenesteenheder enten rutinemæssigt eller efter anmodning i overensstemmelse med lokalt aftalte procedurer forsyner relevante militære enheder med relevante flyveplandata og andre data vedrørende flyvning med civile luftfartøjer med henblik på at lette identifikationen af disse.

**ATS.OR.120 Koordinering mellem udøverne af meteorologiske tjenester og udøvere af lufttrafiktjenester**

a) For at sikre, at luftfartøjer modtager de mest aktuelle meteorologiske oplysninger i forbindelse med flyveoperationer, skal udøvere af lufttrafiktjenester indgå ordninger med den tilknyttede udøver af meteorologiske tjenester, således at lufttrafiktjenestens personale:

- (1) ud over at benytte visningsinstrumenter efter aftale også rapporterer andre meteorologiske elementer, hvis de observeres af lufttrafiktjenestens personale eller rapporteres af luftfartøjer
- (2) hurtigst muligt rapporterer meteorologiske fænomener af operationel betydning, som ikke indgår i flyvepladsens meteorologiske meldinger, hvis de observeres af lufttrafiktjenestens personale eller rapporteres af luftfartøjer
- (3) hurtigst muligt rapporterer relevante oplysninger vedrørende tegn på vulkansk aktivitet, vulkanudbrud og oplysninger om en vulkansk askesky. Desuden skal kontrolcentraler og flyveinformationscentraler rapportere oplysningerne til det tilknyttede meteorologiske overvågningskontor og rådgivningscentre for vulkansk aske (VAAC).

b) En lufttrafiktjenesteudøver skal sikre, at der opretholdes tæt koordinering mellem kontrolcentraler, flyveinformationscentraler og tilknyttede meteorologiske overvågningskontorer, således at oplysninger om vulkansk aske, der indgår i NOTAM- og SIGMET-meldinger, er overensstemmende.

**ATS.OR.125 Koordinering mellem luftfartsinformationstjenesteudøvere og udøvere af lufttrafiktjenester**

a) Udøvere af lufttrafiktjenester skal stille luftfartsinformationer til rådighed for den relevante luftfartsinformationstjenesteudøver med henblik på offentliggørelse i det omfang, det er nødvendigt for at kunne gøre brug af sådanne lufttrafiktjenester.

b) For at sikre, at luftfartsinformationstjenesteudøvere kan indhente oplysninger, der sætter dem i stand til at stille ajourførte oplysninger til rådighed forud for flyvning og opfylde behovet for oplysninger under flyvning, skal udøvere af lufttrafiktjenester og luftfartsinformationstjenesteudøvere indgå ordninger med henblik på med mindst mulig forsinkelse at rapportere følgende til den ansvarlige luftfartsinformationstjenesteudøver:

- (1) oplysninger om forholdene på flyvepladsen
- (2) den operationelle status for tilhørende faciliteter, tjenester og navigationshjælpemidler inden for deres ansvarsområde
- (3) forekomst af vulkansk aktivitet, der er observeret af lufttrafiktjenestens personale eller rapporteret af luftfartøjer
- (4) eventuelle andre oplysninger, som anses for at have operationel betydning.

- c) Inden lufttrafiktjenesteudøvere indfører ændringer af systemer for luftfart, som de har ansvaret for, skal de:
- (1) sikre tæt samarbejde med den eller de berørte luftfartsinformationstjenesteudøvere
  - (2) tage behørigt hensyn til den tid, som luftfartsinformationstjenesteudøveren har behov for til at forberede, udarbejde og udstede relevant materiale med henblik på bekendtgørelsen
  - (3) rettidigt levere oplysningerne til den pågældende luftfartsinformationstjenesteudøver.
- d) Lufttrafiktjenesteudøvere skal overholde de forud fastsatte, internationalt aftalte ikrafttrædelsesdatoer for luftfartsinformationsregulering og -kontrol (AIRAC), foruden 14 dages forsendelsestid, når de leverer rå information eller data eller begge dele til luftfartsinformationstjenesteudøvere, jf. dog AIRAC-cyklussen.

#### **ATS.OR.130 Tid i lufttrafiktjenesterne**

- a) En lufttrafiktjenesteudøver skal sikre, at lufttrafiktjenesteenhederne er udstyret med ure, som viser klokkeslæt i timer, minutter og sekunder, og som er tydeligt synlige fra hver operativ position i den pågældende enhed.
- b) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at lufttrafiktjenesteenhedens ure og andre tidsregistreringsanordninger kontrolleres efter behov for at sikre korrekt tid inden for plus eller minus 30 sekunder af UTC. Anvender lufttrafiktjenesteenheder datalink-kommunikation, skal ure og andre tidsregistreringsanordninger kontrolleres efter behov for at sikre korrekt tid inden for plus eller minus 1 sekund af UTC.
- c) Den korrekte tid skal hentes fra en standardtidsstation eller, hvis dette ikke er muligt, fra en anden enhed, som har hentet den korrekte tid fra en sådan station.

#### **ATS.OR.135 Beredskabsordninger**

Lufttrafiktjenesteudøvere skal udarbejde beredskabsplaner, jf. punkt ATM/ANS.OR.A.070 i bilag III, i tæt samarbejde med de lufttrafiktjenesteudøvere, der er ansvarlige for udøvelsen af tjenester i tilstødende dele af luftrummet og, hvis det er relevant, med de berørte luftrumsbrugere.

#### **ATS.OR.140 Svigt og uregelmæssigheder i forbindelse med systemer og udstyr**

Lufttrafiktjenesteudøvere skal indgå passende ordninger, således at lufttrafiktjenesteenheder straks rapporterer eventuelle svigt eller uregelmæssigheder i kommunikations-, navigations- og overvågningssystemer eller andre systemer eller andet udstyr af væsentlig sikkerhedsmæssig betydning, som på ugunstig måde kan påvirke sikkerheden eller effektiviteten i forbindelse med flyveoperationer og/eller udøvelse af lufttrafiktjenester.

#### **ATS.OR.145 Operation af flyvekontrolltjeneste**

Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at oplysninger om luftfartøjsbevægelser samt en fortegnelse over ATC-klareringer, der er udstedt til sådanne luftfartøjer, er vist på en sådan måde, at de umiddelbart muliggør en analyse med henblik på at opretholde en effektiv regulering af lufttrafikken med en tilstrækkelig adskillelse mellem luftfartøjer.

#### **ATS.OR.150 Overdragelse af ansvar for kontrol og overførsel af kommunikation**

Lufttrafiktjenesteudøvere skal fastlægge relevante koordineringsprocedurer med hensyn til overdragelse af ansvaret for kontrollen med flyvninger, herunder overførsel af kommunikation og overdragelse af kontrolpunkter, i samarbejdsaftaler og driftshåndbøger, alt efter hvad der er relevant.«

ii) Følgende tilføjes som afdeling 4 og 5:

»AFDELING 4

**KRAV TIL KOMMUNIKATION**

**ATS.OR.400 Luftfartens mobile tjeneste (luft til jord-kommunikation) — generelt**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal anvende tale og/eller datalink i luft til jord-kommunikation til lufttrafiktjenestemæssige formål.
- b) Benyttes direkte tovejskommunikation eller datalink-kommunikation mellem pilot og flyveleder til at udøve flyvekontrolltjeneste, skal lufttrafiktjenesteudøveren stille rekorderingsfaciliteter til rådighed for alle sådanne luft til jord-kommunikationskanaler.
- c) Benyttes direkte tovejskommunikation eller datalink-kommunikation i luft til jord-kommunikation til at udøve flyveinformationstjeneste, herunder AFIS, skal lufttrafiktjenesteudøveren stille rekorderingsfaciliteterne til rådighed for alle sådanne luft til jord-kommunikationskanaler, medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet.

**ATS.OR.405 Anvendelse og tilgængelighed af VHF-nødkanalen**

- a) Som fastsat i artikel 3d skal VHF-nødkanalen (121,500 MHz) anvendes til reelle nødsituationer, herunder:
  - (1) at tilvejebringe en ledig kanal mellem luftfartøjer i nødsituationer og en jordstation, når de normale kanaler anvendes til andre luftfartøjer
  - (2) at tilvejebringe en VHF-kommunikationskanal mellem luftfartøjer og flyvepladser, som normalt ikke anvendes af internationale luftfartstjenester, hvis der skulle opstå en nødsituation
  - (3) at tilvejebringe en fælles VHF-kommunikationskanal mellem enten civile eller militære luftfartøjer og mellem sådanne luftfartøjer og jordbaserede tjenester, der medvirker i fælles eftersøgnings- og redningsoperationer, inden der om fornødent skiftes til den rette frekvens
  - (4) at tilvejebringe luft til jord-kommunikation med luftfartøjer, hvis svigt i udstyr om bord hindrer brugen af de regulære kanaler
  - (5) at tilvejebringe en kanal, hvor nødlokaliseringssendere (ELT) kan opereres, og hvor der kan kommunikeres mellem overlevelsesfartøjer og luftfartøjer, der medvirker i eftersøgnings- og redningsoperationer
  - (6) at tilvejebringe en fælles VHF-kanal til kommunikation mellem civile luftfartøjer og interceptende luftfartøjer eller interceptkontrolenheder og mellem civile eller interceptende luftfartøjer og lufttrafiktjenesteenheder i tilfælde af interception af civile luftfartøjer.
- b) Lufttrafiktjenesteudøvere skal stille frekvensen 121,500 MHz til rådighed i:
  - (1) alle kontrolcentraler og flyveinformationscentraler
  - (2) kontroltårne og indflyvningskontrolenheder, der betjener internationale flyvepladser og internationale alternative flyvepladser
  - (3) eventuelle yderligere lokaliteter, som den kompetente myndighed udpeger, hvis det anses for nødvendigt at stille denne frekvens til rådighed for at sikre øjeblikkelig modtagelse af nødopkald eller til de formål, der er anført i litra a).



**ATS.OR.410 Luftfartens mobile tjeneste (luft til jord-kommunikation) — flyveinformationstjeneste**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal, så vidt det er praktisk muligt og efter den kompetente myndigheds godkendelse, sikre, at luft til jord-kommunikationsfaciliteter muliggør tovejskommunikation mellem en flyveinformationscentral og luftfartøjer med det rette udstyr, uanset hvor luftfartøjet flyver i flyveinformationsregionen.
- b) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at luft til jord-kommunikationsfaciliteter muliggør direkte, hurtig, kontinuerlig tovejskommunikation uden statiske forstyrrelser mellem en AFIS-enhed og et luftfartøj med det rette udstyr, når luftfartøjet opererer i det luftrum, der omhandles i punkt ATS.TR.110, litra a), nr. 3).

**ATS.OR.415 Luftfartens mobile tjeneste (luft til jord-kommunikation) — områdekontrolltjeneste**

Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at luft til jord-kommunikationsfaciliteter muliggør tovejskommunikation mellem en enhed, der udøver områdekontrolltjeneste, og luftfartøjer med det rette udstyr, uanset hvor luftfartøjet flyver i det eller de pågældende kontrolområder.

**ATS.OR.420 Luftfartens mobile tjeneste (luft til jord-kommunikation) — indflyvningskontrolltjeneste**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at luft til jord-kommunikationsfaciliteter muliggør direkte, hurtig, kontinuerlig tovejskommunikation uden statiske forstyrrelser mellem den enhed, der udøver indflyvningskontrolltjeneste, og luftfartøjer med det rette udstyr under enhedens kontrol.
- b) Fungerer den enhed, der udøver indflyvningskontrolltjeneste, som en særskilt enhed, skal luft til jord-kommunikation foregå via kommunikationskanaler, der er tilvejebragt til dens eksklusive brug.

**ATS.OR.425 Luftfartens mobile tjeneste (luft til jord-kommunikation) — tårnkontrolltjeneste**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at luft til jord-kommunikationsfaciliteter muliggør direkte, hurtig, kontinuerlig tovejskommunikation uden statiske forstyrrelser mellem et kontrolltårn og luftfartøjer med det rette udstyr, hvis luftfartøjet opererer i enhver afstand inden for 45 km (25 NM) fra den pågældende flyveplads.
- b) Hvis forholdene tilsiger det, skal lufttrafiktjenesteudøvere stille særskilte kommunikationskanaler til rådighed for kontrol med trafikken på manøvreområdet.

**ATS.OR.430 Luftfartens faste tjeneste (jord til jord-kommunikation) — generelt**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere sikre, at der anvendes direkte tale- og/eller datalink-kommunikation i jord til jord-kommunikation til lufttrafiktjenestemæssige formål.
- b) Understøttes kommunikation med ATC-koordineringsformål for øje af automatisering, skal lufttrafiktjenesteudøvere sikre, at et svigt i en sådan automatisk koordinering tydeligt tilkendegives over for den eller de flyveledere, der har ansvaret for at koordinere flyvninger ved en overdragende enhed.

**ATS.OR.435 Luftfartens faste tjeneste (jord til jord-kommunikation) — kommunikation inden for en flyveinformationsregion**

- a) Kommunikation mellem lufttrafiktjenesteenheder
  - (1) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at en flyveinformationscentral råder over faciliteter til kommunikation med følgende enheder, der udøver en tjeneste inden for det pågældende ansvarsområde:
    - i) kontrolcentralen

- ii) indflyvningskontrollenheder
  - iii) kontrollårne
  - iv) AFIS-enheder.
- (2) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at en kontrolcentral foruden at være i forbindelse med flyveinformationscentralen som foreskrevet i nr. 1), råder over faciliteter til kommunikation med følgende enheder, der udøver en tjeneste inden for det pågældende ansvarsområde:
- i) indflyvningskontrollenheder
  - ii) kontrollårne
  - iii) AFIS-enheder
  - iv) meldekontorer for lufttrafiktjeneste, hvis disse er oprettet særskilt.
- (3) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at en indflyvningskontrollenhed foruden at være i forbindelse med flyveinformationscentralen og kontrolcentralen som foreskrevet i nr. 1) og 2) råder over faciliteter til kommunikation med:
- i) det eller de tilknyttede kontrollårne
  - ii) med den eller de relevante AFIS-enheder
  - iii) det eller de tilknyttede meldekontorer for lufttrafiktjeneste, når disse er oprettet særskilt.
- (4) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontrollårnet eller en AFIS-enhed foruden at være i forbindelse med flyveinformationscentralen, kontrolcentralen og indflyvningskontrollenheden som foreskrevet i nr. 1), 2) og 3) råder over faciliteter til kommunikation med det tilknyttede meldekontor for lufttrafiktjeneste, hvis det er oprettet særskilt.
- b) Kommunikation mellem lufttrafiktjenesteenheder og andre enheder
- (1) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at en flyveinformationscentral og en kontrolcentral råder over faciliteter til kommunikation med følgende enheder, der udøver en tjeneste inden for deres respektive ansvarsområde:
- i) relevante militære enheder
  - ii) udøveren af meteorologiske tjenester eller udøvere, der betjener centralen
  - iii) den luftfartstelekomunikationsstation, der betjener centralen
  - iv) relevante luftfartøjsoperatørers kontorer
  - v) redningscentraler eller, i mangel af en sådan central, enhver anden relevant beredskabstjeneste
  - vi) det internationale NOTAM-kontor, der betjener centralen.
- (2) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at indflyvningskontrolltjenesten, kontrollårnet og AFIS-enheden råder over faciliteter til kommunikation med følgende enheder, der udøver en tjeneste inden for deres respektive ansvarsområde:
- i) relevante militære enheder
  - ii) rednings- og beredskabstjenester (herunder ambulancetjenester, brandbekæmpelse osv.)
  - iii) udøveren af meteorologiske tjenester, der betjener den pågældende central
  - iv) den luftfartstelekomunikationsstation, der betjener den pågældende enhed
  - v) den enhed, der leverer forpladstjenester, hvis en sådan er oprettet særskilt.
- (3) De kommunikationsfaciliteter, der kræves i henhold til litra b), nr. 1), i), og litra b), nr. 2), i), skal omfatte bestemmelser vedrørende hurtig og pålidelig kommunikation mellem den pågældende lufttrafiktjenesteenhed og den eller de militære enheder, der har ansvaret for kontrollen med interception-operationer inden for lufttrafiktjenesteenhedens ansvarsområde med henblik på at opfylde de forpligtelser, der er fastsat i afdeling 11 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012.

## c) Beskrivelse af kommunikationsfaciliteter

- (1) De kommunikationsfaciliteter, der kræves i henhold til litra a), litra b), nr. 1), i) og litra b), nr. 2), i), litra b), nr. 2), ii) og litra b), nr. 2), iii), skal omfatte bestemmelser om følgende:
  - i) kommunikation via direkte tale alene eller i kombination med datalink-kommunikation, hvorved kommunikationen med henblik på overdragelse af kontrol ved hjælp af radar eller ADS-B finder sted øjeblikkeligt, og til andre formål finder kommunikation normalt sted inden for 15 sekunder
  - ii) trykt kommunikation, når skriftlig dokumentation er påkrævet; transittiden for kommunikation af den art må ikke overstige 5 minutter.
- (2) I alle tilfælde, der ikke er omfattet af litra c), nr. 1), skal kommunikationsfaciliteterne omfatte bestemmelser om følgende:
  - i) kommunikation via direkte tale alene eller i kombination med datalink-kommunikation, hvorved kommunikationen normalt finder sted inden for 15 sekunder
  - ii) trykt kommunikation, når skriftlig dokumentation er påkrævet; transittiden for kommunikation af den art må ikke overstige 5 minutter.
- (3) I alle tilfælde, hvor automatisk overførsel af data til, mellem eller fra lufttrafiktjenesters computere er påkrævet, skal der stilles egnede faciliteter med henblik på automatisk rekordering til rådighed.
- (4) De kommunikationsfaciliteter, der kræves i henhold til litra b), nr. 2) i), ii) og iii), skal omfatte bestemmelser om, at kommunikation via direkte tale ved brug af konferencekommunikationsfaciliteter normalt finder sted inden for 15 sekunder.
- (5) Alle faciliteter til direkte tale- eller datalink-kommunikation mellem lufttrafiktjenesteenheder og mellem lufttrafiktjenesteenheder og andre enheder, der er beskrevet i litra b), nr. 1), og litra b), nr. 2), skal være udstyret med automatisk rekordering.

**ATS.OR.440 Luftfartens faste tjeneste (jord til jord-kommunikation) — kommunikation mellem flyveinformationsregioner**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at flyveinformationscentraler og kontrolcentraler råder over faciliteter til kommunikation med alle tilstødende flyveinformationscentraler og kontrolcentraler. Disse kommunikationsfaciliteter skal i alle tilfælde omfatte bestemmelser om, at meldinger afgives i en form, der er egnet til permanent registrering, og overføres i overensstemmelse med den transittid, der er fastsat i regionale ICAO-luftfartsaftaler.
- b) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at faciliteter til kommunikation mellem kontrolcentraler, der betjener tilstødende kontrolområder, desuden omfatter bestemmelser om direkte tale og, hvor det er relevant, datalink-kommunikation med automatisk rekordering, hvorved kommunikationen med henblik på overdragelse af kontrol ved hjælp af ATS-overvågningsdata finder sted øjeblikkeligt, og kommunikationen til andre formål normalt finder sted inden for 15 sekunder.
- c) Hvis det efter aftale mellem de berørte stater er påkrævet for at eliminere eller reducere behovet for interceptions i tilfælde af afvigelser fra den tildelte beholdne kurs, skal en lufttrafiktjenesteudøver sikre, at faciliteter til kommunikation mellem tilstødende flyveinformationscentraler eller kontrolcentraler, foruden dem, der er nævnt i litra b):
  - (1) omfatter bestemmelser vedrørende direkte tale alene eller i kombination med datalink-kommunikation
  - (2) muliggør, at kommunikation normalt finder sted inden for 15 sekunder
  - (3) stilles til rådighed med automatisk rekordering.

- d) Berørte lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at der er forbindelse til tilstødende lufttrafiktjenesteenheder i alle de tilfælde, hvor særlige omstændigheder foreligger.
- e) Når lokale forhold gør det nødvendigt for at klarere luftfartøjer i et kontrolleret luftrum inden afgang, skal den eller de pågældende lufttrafiktjenesteudøvere sikre, at de lufttrafiktjenesteenheder, der udsteder klarering til luftfartøjet, har forbindelse til den flyvekontrolenhed, der betjener det tilstødende kontrollerede luftrum.
- f) De kommunikationsfaciliteter til støtte for forbindelser, der skal oprettes i henhold til litra d) og e), skal omfatte bestemmelser om kommunikation i form af direkte tale alene eller i kombination med datalink-kommunikation med automatisk rekordering, hvorved kommunikation med henblik på overdragelse af kontrol ved hjælp af ATS-overvågning finder sted øjeblikkeligt, og kommunikationen til andre formål normalt finder sted inden for 15 sekunder.
- g) Lufttrafiktjenesteudøvere skal stille egnede faciliteter til rådighed til automatisk rekordering i alle de tilfælde, hvor automatisk dataudveksling mellem lufttrafiktjenesters computere er påkrævet.

#### **ATS.OR.445 Kommunikation med henblik på kontrol eller styring af andre køretøjer end luftfartøjer på flyvepladsers manøvreområder**

- a) Medmindre kommunikation via et system af visuelle signaler anses for at være tilstrækkelig, skal lufttrafiktjenesteudøvere sørge for tovejsradiokommunikation for alle følgende tjenester:
  - (1) tårnkontrolltjeneste med henblik på kontrol med køretøjer på manøvreområdet
  - (2) AFIS for styring af køretøjer på manøvreområdet, hvis en sådan tjeneste udøves i henhold til punkt ATS.TR.305, litra f).
- b) Behovet for særskilte kommunikationskanaler med henblik på kontrol med eller styring af køretøjer på manøvreområdet skal fastlægges på grundlag af en sikkerhedsvurdering.
- c) Der skal stilles automatiske rekorderingsfaciliteter til rådighed for alle de kanaler, der er omhandlet i litra b).

#### **ATS.OR.450 Automatisk rekordering af overvågningsdata**

Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at overvågningsdata fra primært og sekundært radarudstyr eller andre systemer (f.eks. ADS-B og ADS-C), der anvendes til støtte for lufttrafiktjenester, automatisk registreres til brug for undersøgelser af havarier og hændelser, eftersøgnings- og reaktionsaktioner, samt evaluering af og uddannelse i lufttrafiktjenester og overvågningsystemer.

#### **ATS.OR.455 Opbevaring af registrerede oplysninger og data**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal i en periode på mindst 30 dage opbevare følgende:
  - (1) rekorderinger af kommunikationskanaler som specificeret i punkt ATS.OR.400, litra b) og c)
  - (2) rekorderinger af data og kommunikation som specificeret i punkt ATS.OR.435, litra c), nr. 3) og 5)
  - (3) automatiske rekorderinger, jf. punkt ATS.OR.440
  - (4) rekorderinger af kommunikation som specificeret i punkt ATS.OR.445
  - (5) rekorderinger af data som specificeret i punkt ATS.OR.450
  - (6) flyveforløbspapirstrips samt elektroniske flyveforløbs- og koordineringsdata.
- b) Når de rekorderinger og logbøger, der er nævnt i litra a), er relevante for undersøgelser af havarier og hændelser, skal de opbevares i længere perioder, indtil det er indlysende, at de ikke længere vil være påkrævet.

**ATS.OR.460 Baggrundskommunikation og rekordering af det auditive miljø**

- a) Medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet, skal lufttrafiktjenesteenheder være udstyret med anordninger, som rekorderer baggrundskommunikation og det auditive miljø ved flyvelederens, den ansvarlige flyveinformationstjenestemedarbejders eller AFIS-medarbejderens arbejdsstation, alt efter hvad der er relevant, og som er i stand til at opbevare de oplysninger, der rekorderes i løbet af mindst de sidste 24 driftstimer.
- b) Sådanne rekorderinger må kun anvendes til efterforskning af havarier og hændelser, der er underlagt indberetningspligt.

## AFDELING 5

**KRAV TIL OPLYSNINGER****ATS.OR.500 Meteorologiske oplysninger — Generelt**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at ajourførte oplysninger om aktuelle vejrforhold og vejrudsigter stilles til rådighed for de relevante lufttrafiktjenesteenheder i det omfang, det er nødvendigt for, at de kan varetage deres respektive funktioner.
- b) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at de relevante lufttrafiktjenesteenheder forsynes med tilgængelige udførlige oplysninger om meteorologiske fænomener, herunder deres position og vertikale udstrækning samt bevægelsesretning og -hastighed, i flyvepladsens omegn og navnlig i stignings- og indflyvningsområder, hvis disse kan være farlige for flyveoperationer.
- c) Oplysningerne, der nævnes i litra a) og b), skal gives i en sådan form, at de kræver et minimum af fortolkning fra lufttrafiktjenestens personale, og med en hyppighed, der opfylder de pågældende lufttrafiktjenesteenheders krav.

**ATS.OR.505 Meteorologiske oplysninger til flyveinformationscentraler og kontrolcentraler**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at flyveinformationscentraler og kontrolcentraler forsynes med de meteorologiske oplysninger, der er fastsat i punkt MET.OR.245, litra f), i bilag V, idet der lægges særlig vægt på forekomsten eller den forventede forekomst af forringelse i et meteorologisk element, så snart dette kan fastslås. Disse rapporter og udsigter skal dække flyveinformationsregionen eller kontrolområdet og andre tilsvarende områder, hvis den kompetente myndighed foreskriver det.
- b) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at flyveinformationscentraler og kontrolcentraler med passende mellemrum forsynes med aktuelle trykdata med henblik på indstilling af højdemålere, for positioner specificeret af den pågældende flyveinformationscentral eller kontrolcentral.

**ATS.OR.510 Meteorologiske oplysninger for enheder, der udøver indflyvningskontroltjeneste**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at enheder, der udøver indflyvningskontroltjeneste, forsynes med meteorologiske oplysninger for det luftrum og de flyvepladser, de varetager, som fastsat i punkt MET.OR.242, litra b), i bilag V.
- b) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at når der anvendes flere vindstyrkemålere, er de tilknyttede skærme tydeligt mærket med henblik på at identificere den bane og den del af banen, der overvåges med hver enkelt vindstyrkemåler.
- c) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at enheder, der udøver indflyvningskontroltjeneste, forsynes med aktuelle trykdata med henblik på indstilling af højdemålere for positioner angivet af den enhed, der udøver indflyvningskontroltjenesten.

- d) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at enheder, der udøver indflyvningskontroltjeneste med henblik på slutindflyvning, landing og start, er udstyret med en eller flere skærme, som viser vinden ved jorden. Skærmen eller skærmene skal være tilknyttet samme observationsposition eller -positioner og vise målinger fra samme sensor eller sensorer som den tilsvarende skærmpresentation i kontroltårnet og/eller AFIS-enheden og i luftfartens meteorologiske station, hvis en sådan station findes.
- e) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at enheder, der udøver indflyvningskontroltjeneste med henblik på slutindflyvning, landing og start på flyvepladser, og hvor værdier for banesynsvidden vurderes ved hjælp af instrumenter, udstyres med en eller flere skærme, der gør det muligt at udlæse de aktuelle værdier for banesynsvidde. Skærmen eller skærmene skal være tilknyttet samme observationsposition eller -positioner og vise målinger fra samme sensor eller sensorer som den tilsvarende skærmpresentation i kontroltårnet og/eller AFIS-enheden og i luftfartens meteorologiske station, hvis en sådan station findes.
- f) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at enheder, der udøver indflyvningskontroltjeneste med henblik på slutindflyvning, landing og start på flyvepladser, hvor skybasens højde vurderes ved hjælp af instrumenter, udstyres med en eller flere skærme, der gør det muligt at udlæse de aktuelle værdier for skybasens højde. Skærmene skal være tilknyttet samme observationsposition eller -positioner og vise målinger fra samme sensor eller sensorer som den tilsvarende skærmpresentation i kontroltårnet og/eller AFIS-enheden og i luftfartens meteorologiske station, hvis en sådan station findes.
- g) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at enheder, der udøver indflyvningskontroltjeneste med henblik på slutindflyvning, landing og start, forsynes med tilgængelige oplysninger om wind shear, som på ugunstig måde kan påvirke luftfartøjer på indflyvnings- eller startveje eller i forbindelse med cirklingsindflyvning.

#### **ATS.OR.515 Meteorologiske oplysninger til kontroltårne og AFIS-enheder**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontroltårne og, medmindre andet foreskrives af den kompetente myndighed, AFIS-enheder forsynes med meteorologiske oplysninger for den flyveplads, de varetager, som fastsat i punkt MET.OR.242, litra a), i bilag V.
- b) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontroltårne og AFIS-enheder forsynes med aktuelle trykdata med henblik på indstilling af højdemålere for den pågældende flyveplads.
- c) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontroltårne og AFIS-enheder på flyvepladsen er udstyret med en eller flere skærme, som viser vinden ved jorden. Skærmen eller skærmene skal være tilknyttet samme observationsposition eller -positioner og vise målinger fra samme sensor eller sensorer som den tilsvarende skærmpresentation i luftfartens meteorologiske station, hvis en sådan station findes. Hvis der anvendes flere sensorer, skal de tilknyttede skærme være tydeligt mærket med henblik på at identificere den bane og den del af banen, der overvåges med hver enkelt sensor.
- d) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontroltårne og AFIS-enheder på flyvepladser, og hvor værdier for banesynsvidden måles ved hjælp af instrumenter, udstyres med en eller flere skærme, der gør det muligt at udlæse de aktuelle værdier for banesynsvidde. Skærmen eller skærmene skal være tilknyttet samme observationsposition eller -positioner og vise målinger fra samme sensor eller sensorer som den tilsvarende skærmpresentation i luftfartens meteorologiske station, hvis en sådan station findes.
- e) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontroltårne og AFIS-enheder på flyvepladser, hvor skybasens højde vurderes ved hjælp af instrumenter, udstyres med en eller flere skærme, der gør det muligt at udlæse de aktuelle værdier for skybasens højde. Skærmene skal være tilknyttet samme observationsposition eller -positioner og vise målinger fra samme sensor eller sensorer som den tilsvarende skærmpresentation i kontroltårnet og AFIS-enheder og i luftfartens meteorologiske station, hvis en sådan station findes.
- f) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontroltårnet og AFIS-enhederne forsynes med tilgængelige oplysninger om wind shear, der på ugunstig måde kan påvirke luftfartøjer på indflyvnings- eller startflyvevejen eller i forbindelse med cirklingsindflyvning, samt luftfartøjer på banen under landingsafløbet eller startløbet.
- g) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontroltårne, AFIS-enheder og/eller andre relevante enheder forsynes med flyvepladsvarsler i henhold til punkt MET.OR.215, litra b), i bilag V.

**ATS.OR.520 Oplysninger om forholdene på flyvepladsen og tilhørende faciliteters operationelle status**

Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontroltårne, AFIS-enheder og enheder, der udøver indflyvningskontrol-tjeneste, løbende holdes underrettet om forhold i trafikområdet af betydning for operationerne, herunder forekomsten af midlertidige farer, og den operationelle status for alle tilknyttede faciliteter på den eller de flyvepladser, de varetager, som rapporteret af flyvepladsoperatøren.

**ATS.OR.525 Oplysninger om navigationstjenesters operationelle status**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at lufttrafiktjenesteenheder løbende og rettidigt underrettes om den operationelle status for så vidt angår radionavigationstjenester og visuelle hjælpemidler, der har væsentlig betydning for start-, udflyvnings-, indflyvnings- og landingsprocedurer inden for deres ansvarsområde, tillige med de radionavigationstjenester og visuelle hjælpemidler, der har væsentlig betydning i forbindelse med trafik på jorden.
- b) Lufttrafiktjenesteudøvere skal indgå passende ordninger i henhold til punkt ATM/ANS.OR.B.005, litra f), i bilag III for at sikre, at oplysningerne i nærværende punkts litra a) vedrørende GNSS-tjenesterne stilles til rådighed.«

**ATS.OR.530 Videregivelse af oplysninger om bremsevirkning**

Hvis en lufttrafiktjenesteudøver via talekommunikation modtager en speciel luftrapport vedrørende en bremsevirkning, der ikke svarer til den rapporterede, underretter vedkommende uden ophold den relevante flyvepladsoperatør.«

- b) I subpart B foretages følgende ændringer:
  - i) I afdeling 1 foretages følgende ændringer:
    - Punkt ATS.TR.100 affattes således:

**»ATS.TR.100 Formålene med lufttrafiktjenester (ATS)**

Formålene med lufttrafiktjenesterne er at:

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

— Følgende tilføjes som punkt ATS.TR.105 til ATS.TR.160:

**»ATS.TR.105 Lufttrafiktjenesters divisioner**

Lufttrafiktjenesterne skal omfatte de i det følgende fastlagte tjenester:

- a) flyvekontroltjeneste med henblik på at opfylde målene i punkt ATS.TR.100, litra a), b) og c), idet denne tjeneste opdeles i følgende tre dele:
  - (1) områdekontroltjeneste: udøvelse af flyvekontroltjeneste for kontrollerede flyvninger, bortset fra de dele af sådanne flyvninger, der er beskrevet i dette punkts nr. 2) og 3), med henblik på at opfylde målene i punkt ATS.TR.100, litra a) og c),
  - (2) indflyvningskontroltjeneste: udøvelse af flyvekontroltjeneste for de dele af kontrollerede flyvninger, der hænger sammen med ankomst og afgang med henblik på at opfylde målene i punkt ATS.TR.100, litra a) og c), og

- (3) tårnkontrolltjeneste: udøvelse af flyvekontrolltjeneste for flyvepladstrafik, bortset fra de dele af flyvninger, der er beskrevet i dette punkts nr. 2), med henblik på at opfylde målene i punkt ATS.TR.100, litra a), b) og c).
- b) flyveinformationstjeneste og/eller flyverådgivningstjeneste med henblik på at opfylde det mål, der er fastsat i punkt ATS.TR.100, litra d)
- c) alarmeringstjeneste med henblik på at opfylde det mål, der er fastsat i punkt ATS.TR.100, litra e).

#### **ATS.TR.110 Oprettelse af de enheder, som udøver lufttrafiktjenester**

- a) Lufttrafiktjenesterne skal udøves af de i det følgende fastlagte enheder:
  - (1) der oprettes flyveinformationscentraler med henblik på at udøve flyveinformations- og alarmeringstjeneste i flyveinformationsregioner, medmindre ansvaret for at udøve sådanne tjenester inden for en flyveinformationsregion er overdraget til en flyvekontrolenhed, der råder over tilstrækkelige faciliteter til at kunne varetage et sådant ansvar
  - (2) der oprettes flyvekontrolenheder med henblik på at udøve flyvekontrol-, flyveinformations- og alarmeringstjeneste i kontrolområder, kontrolzoner og på kontrollerede flyvepladser
  - (3) AFIS-enheder skal oprettes med henblik på at udøve flyveinformations- og alarmeringstjeneste på AFIS-flyvepladser og inden for det luftrum, der er tilknyttet sådanne flyvepladser.
- b) Et eller flere meldekontorer for lufttrafiktjeneste eller andre ordninger skal oprettes med det formål at modtage meldinger vedrørende lufttrafiktjeneste og flyveplaner, som indgives inden afgang.

#### **ATS.TR.115 Identifikation af lufttrafiktjenesteenheder**

- a) Lufttrafiktjenesteenheder skal entydigt navngives som følger:
  - (1) en kontrolcentral eller en flyveinformationscentral skal normalt identificeres ved navnet på en nærliggende by, geografiske features eller et geografisk område
  - (2) et kontroltårn eller en indflyvningskontrolenhed identificeres normalt ved navnet på den flyveplads, hvor den udøver tjeneste, eller ved navnet på en nærliggende by, geografiske features eller et geografisk område
  - (3) en AFIS-enhed identificeres normalt ved navnet på den flyveplads, hvor den udøver tjeneste, eller ved navnet på en nærliggende by, geografiske features eller et geografisk område.
- b) Navnet på lufttrafiktjenesteenheder og lufttrafiktjenester skal suppleres med en af følgende suffikser, alt efter hvad der er relevant:
  - (1) kontrolcentral — CONTROL
  - (2) indflyvningskontrol — APPROACH
  - (3) indflyvningskontrolradar (ankomst) — ARRIVAL
  - (4) indflyvningskontrolradar (afgang) — DEPARTURE
  - (5) flyvekontrolenhed (generelt), når der udøves ATS-overvågningstjeneste — RADAR
  - (6) kontroltårn — TOWER
  - (7) kontrol af trafik på jorden — GROUND
  - (8) udstedelse af klarering — DELIVERY
  - (9) flyveinformationscentral — INFORMATION
  - (10) AFIS-enhed — INFORMATION.



**ATS.TR.120 Anvendt sprog til kommunikation mellem lufttrafiktjenesteenheder**

Medmindre kommunikationen mellem lufttrafiktjenesteenheder foregår på et sprog, der er aftalt i fællesskab, benyttes det engelske sprog til kommunikation af den art.

**ATS.TR.125 Angivelse af luftfartøjers vertikale position**

- a) For flyvninger i områder med en fastsat gennemgangshøjde skal luftfartøjets vertikale position, medmindre andet fremgår af bestemmelserne i litra b), 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.
- b) Hvis et luftfartøj, som har fået klarering til landing, eller hvis et luftfartøj, som er blevet underrettet om, at banen på en AFIS-flyveplads står til rådighed for landing, udfører 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:

(1) for instrumentlandingsbaner, hvis tærsklen er 2 m (7 ft) eller mere under flyvepladsniveauet

(2) for præcisionsindflyvningsbaner.

**ATS.TR.130 Bestemmelse af gennemgangsniveauet**

- a) Den relevante lufttrafiktjenesteenhed skal fastsætte det gennemgangsniveau, der skal anvendes i områder, for hvilke der er fastsat en gennemgangshøjde, i et passende tidsrum på grundlag af QNH (underskalaindstilling af højdemåler for at opnå elevationen fra jorden), samt rapporter og prognoser over MSL-tryk, hvis det er påkrævet.
- b) Gennemgangsniveauet skal være beliggende over gennemgangshøjden, således at en vertikal adskillelse på mindst 300 m (1 000 ft) sikres mellem luftfartøjer, der flyver på samme tidspunkt i gennemgangshøjden og gennemgangsniveauet.

**ATS.TR.135 Minimumsmarchhøjde for IFR-flyvninger**

- a) Flyvekontrolenheder må ikke tildele marchhøjder under de minimumsflyvehøjder, medlemsstaterne har fastsat, medmindre den kompetente myndighed har specifikt godkendt dette.
- b) Flyvekontrolenheder skal:
  - (1) fastsætte det eller de laveste anvendelige flyveniveauer for hele eller dele af det kontrolområde, som de er ansvarlige for
  - (2) tildele flyveniveauer på eller over et sådant niveau eller sådanne niveauer
  - (3) oplyse piloter om det eller de laveste anvendelige flyveniveauer efter anmodning.

**ATS.TR.140 Tilrådgødsstilling af oplysninger vedrørende indstilling af højdemåler**

- a) Med henblik på transmission efter anmodning til luftfartøjer under flyvning skal de relevante lufttrafiktjenesteenheder til enhver tid råde over de oplysninger, der er nødvendige for at kunne bestemme det laveste flyveniveau, hvormed der sikres en tilstrækkelig hindringsfrihed på ruter eller et segment af ruter, for hvilke disse oplysninger er påkrævet.
- b) Med henblik på transmission efter anmodning til luftfartøjer under flyvning skal flyveinformationscentraler og kontrolcentraler råde over et passende antal QNH-rapporter eller prognoser over tryk for de flyveinformationsregioner og kontrolområder, som de er ansvarlige for, og for tilstødende områder.
- c) Gennemgangsniveauet skal afgives til flyvebesætningen i god tid, før det nås i forbindelse med nedstigningen.

- d) Medmindre det vides, at luftfartøjet allerede har modtaget oplysningerne i en dirigeret transmission, skal QNH-højdemålerindstillingen indgå i:
  - (1) klareringen af nedstigning, når klareringen for første gang udstedes til en højde under gennemgangsniveauet
  - (2) indflyvningsklareringer eller klareringer til at komme ind i trafikrunden
  - (3) taxiklareringer til afgående luftfartøjer.
- e) En QFE-højdemålerindstilling som beskrevet i punkt ATS.TR.125, litra b), skal gives til luftfartøjer efter anmodning eller regelmæssigt i henhold til lokale aftaler.
- f) De relevante lufttrafiktjenesteenheder skal nedrunde højdemålerindstillingen, der stilles til rådighed for luftfartøjet, til nærmeste lavere hele hektopascal.

#### **ATS.TR.145 Suspension af VFR-operationer på og i nærheden af en flyveplads**

- a) Nogle eller alle VFR-operationer på og i nærheden af en flyveplads kan suspenderes, når sikkerhedshensyn gør en sådan handling påkrævet, af en eller flere af følgende enheder, personer eller myndigheder:
  - (1) indflyvningskontrolenheden eller den relevante kontrolcentral
  - (2) kontroltårnet
  - (3) den kompetente myndighed.
- b) Hvis nogle eller alle VFR-operationer på og i nærheden af en flyveplads suspenderes, skal kontroltårnet følge følgende procedurer:
  - (1) tilbageholde alle VFR-udflyvninger
  - (2) tilbagekalde alle lokale flyvninger, der opereres i henhold til VFR, eller opnå godkendelse til specielle VFR-operationer
  - (3) underrette indflyvningskontrolenheden eller kontrolcentralen, alt efter hvad der er relevant for den trufne foranstaltning
  - (4) underrette alle operatører eller deres udpegede repræsentanter om begrundelsen for at træffe denne foranstaltning, hvis det er nødvendigt, eller der anmodes herom.

#### **ATS.TR.150 Luftfartsfyr**

Lufttrafiktjenesteudøvere skal fastlægge procedurer for drift af luftfartsfyr, uanset om de befinder sig på eller i nærheden af en flyveplads.

#### **ATS.TR.155 ATS-overvågningstjenester**

- a) Lufttrafiktjenesteudøvere må anvende ATS-overvågningssystemer i forbindelse med udøvelsen af lufttrafiktjenester. I dette tilfælde skal lufttrafiktjenesteudøveren nærmere angive de funktioner, for hvilke der anvendes ATS-overvågningsoplysninger.
- b) Ved udøvelse af ATS-overvågningstjenester skal lufttrafiktjenesteudøvere:
  - (1) sikre, at det eller de anvendte ATS-overvågningssystemer omfatter en løbende opdateret præsentation af overvågningsoplysninger, herunder positionsvisning
  - (2) hvis flyvekontroltjeneste udøves:
    - i) bestemme antallet af luftfartøjer, for hvilke ATS-overvågningstjenester kan stilles til rådighed samtidigt og stadig håndteres på sikker vis under de fremherskende omstændigheder
    - ii) til enhver tid stille fuldstændige og ajourførte oplysninger til rådighed for flyveledere om:
      - A. fastsatte minimumsflyvehøjder inden for ansvarsområdet
      - B. det eller de laveste anvendelige flyveniveauer bestemt i overensstemmelse med punkt ATS.TR.130 og ATS.TR.135

- C. fastsatte minimumshøjder gældende for procedurer baseret på taktisk kursdirigering og direkte ruteføring, herunder den nødvendige temperaturkorrektion eller metode til korrektion for lave temperaturer i minimumshøjden.
- c) Lufttrafiktjenesteudøvere skal, alt efter de funktioner for hvilke der anvendes ATC-overvågningsoplysninger i forbindelse med udøvelse af lufttrafiktjenester, fastlægge procedurer for:
- (1) bestemmelse af luftfartøjs identifikation
  - (2) tilrådighedsstillelse af positionsoplysninger til luftfartøjer
  - (3) kursdirigering af luftfartøjer
  - (4) tilrådighedsstillelse af navigationsbistand til luftfartøjer
  - (5) tilrådighedsstillelse af oplysninger om ugunstige vejrforhold, hvis det er relevant
  - (6) overdragelse af kontrol med luftfartøjer
  - (7) svigt i et eller flere ATS-overvågningssystemer
  - (8) SSR-transpondersvigt i overensstemmelse med bestemmelserne i afdeling 13 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012
  - (9) ATS-overvågningsbaserede sikkerhedsrelaterede alarmeringer og varsler, hvis de er gennemført
  - (10) afbrydelse eller ophør af ATS-overvågningstjenesten.
- d) Før ATS-overvågningstjeneste stilles til rådighed for et luftfartøj, skal identifikationen foretages, og piloten underrettes herom. Derefter opretholdes identifikationen indtil ATS-overvågningstjenestens ophør. Hvis identifikationen efterfølgende går tabt, underrettes piloten herom, og hvis det er relevant, skal der udstedes passende instrukser.
- e) 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.
- f) Medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet, skal trykhøjderelaterede højdeoplysninger, der vises, verificeres mindst én gang af hver lufttrafiktjenesteenhed med det rette udstyr ved første kontakt med det pågældende luftfartøj eller, hvis dette ikke er muligt, snarest muligt derefter.
- g) Der må udelukkende anvendes verificerede trykhøjderelaterede højdeoplysninger til at fastslå, om luftfartøjer har udført en af følgende handlinger:
- (1) opretholdt et niveau
  - (2) forladt et niveau
  - (3) passeret et niveau i forbindelse med stigning eller nedstigning
  - (4) nået et niveau.

#### **ATS.TR.160 Tilrådighedsstillelse af lufttrafiktjenester i forbindelse med prøvflyvninger**

Den kompetente myndighed må specificere yderligere eller alternative betingelser og procedurer i forhold til dem, der er omhandlet i denne subpart B, som lufttrafiktjenesteenheder skal anvende med henblik på udøvelse af lufttrafiktjeneste i forbindelse med flyveprøvninger.»

ii) Følgende tilføjes som afdeling 2, 3 og 4:

»AFDELING 2

### **FLYVEKONTROLTJENESTE**

#### **ATS.TR.200 Anvendelsesområde**

Flyvekontrolltjeneste skal stilles til rådighed:

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

#### **ATS.TR.205 Udøvelse af flyvekontrolltjeneste**

De dele af flyvekontrolltjenesten, der er beskrevet i punkt ATS.TR.105, litra a), skal udøves af de forskellige enheder som følger:

- a) områdekontrolltjeneste udøves af en af følgende enheder:
  - (1) en kontrolcentral
  - (2) den enhed, som udøver indflyvningskontrolltjeneste i en kontrolzone eller et kontrolområde af begrænset udstrækning, og som primært er udpeget til udøvelse af indflyvningskontrolltjeneste, og hvor der ikke er etableret en kontrolcentral
- b) indflyvningskontrolltjeneste udøves af en af følgende enheder:
  - (1) en indflyvningskontrollenhed, når det er nødvendigt eller ønskeligt at oprette en særskilt enhed
  - (2) et kontrolltårn eller en kontrolcentral, når det er nødvendigt eller ønskeligt at kombinere indflyvningskontrolltjenestens funktioner med de funktioner, der udføres af tårnkontrolltjenesten eller områdekontrolltjenesten, under én enheds ansvarsområde
- c) tårnkontrolltjeneste: af et kontrolltårn.

#### **ATS.TR.210 Operation af flyvekontrolltjeneste**

- a) For at udøve flyvekontrolltjeneste skal en flyvekontrollenhed:
  - (1) være i besiddelse af oplysninger om hvert enkelt luftfartøjs påtænkte bevægelser eller afvigelser derfra samt aktuelle oplysninger om hvert enkelt luftfartøjs virkelige bevægelser
  - (2) bestemme kendte luftfartøjers indbyrdes position på grundlag af de modtagne oplysninger
  - (3) udstede klareringer, instrukser eller oplysninger eller en kombination heraf for at hindre sammenstød mellem luftfartøjer under enhedens kontrol samt for at fremme og regulere trafikstrømmen hensigtsmæssigt
  - (4) koordinere klareringer med andre enheder:
    - i) når et luftfartøj kan komme i konflikt med trafik, som er under kontrol af sådanne enheder
    - ii) inden kontrollen med et luftfartøj overdrages til sådanne enheder.
- b) Klareringer udstedt af flyvekontrollenheder skal tilvejebringe adskillelse:
  - (1) mellem alle flyvninger i luftrum i klasse A og B
  - (2) mellem IFR-flyvninger i luftrum i klasse C, D og E
  - (3) mellem IFR-flyvninger og VFR-flyvninger i luftrum i klasse C

- (4) mellem IFR-flyvninger og specielle VFR-flyvninger
- (5) mellem specielle VFR-flyvninger, medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet.

Hvis piloten på et luftfartøj anmoder herom, og det godkendes af piloten på det andet luftfartøj, og hvis det foreskrives af den kompetente myndighed, for de tilfælde, der er angivet i første afsnit, nr. 2), i luftrum i klasse D og E, udstedes klareringer for et luftfartøj, til at tilvejebringe egen adskillelse for en specifik del af flyvningen under 3 050 m (10 000 ft) under stigning eller nedstigning om dagen under visuelle vejrforhold.

- c) Bortset fra tilfælde, hvor operationer finder sted på parallelle eller næsten parallelle baner som omhandlet i punkt ATS.TR.255, eller hvor adskillelsesminima kan reduceres i nærheden af flyvepladser, tilvejebringer en flyvekontrolenhed adskillelse på mindst en af følgende måder:
  - (1) vertikal adskillelse opnået ved tildeling af forskellige flyvehøjder valgt fra tabellen over marchhøjder i tillæg 3 til bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012. Dog må flyvehøjders korrelation til flyvevej, som foreskrevet deri, ikke anvendes, når anden fremgangsmåde er angivet i vedkommende AIP eller i ATC-klareringen. Det vertikale adskillelsesminimum skal være nominelt 300 m (1 000 ft) op til og med FL 410 og nominelt 600 m (2 000 ft) over dette niveau. Oplysninger om geometrisk højde må ikke anvendes til at etablere vertikal adskillelse
  - (2) horisontal adskillelse opnået ved at tilvejebringe en af følgende:
    - i) længdeadskillelse, ved bibeholdelse af intervaller, udtrykt i tid eller afstand, mellem luftfartøjer, der flyver på samme, skærende eller modsatte beholdne kurs
    - ii) sideadskillelse ved bibeholdelse af luftfartøjer på forskellige ruter eller i forskellige geografiske områder.
- d) Bliver flyvelederen opmærksom på, at den type separation eller det minimum, der anvendes til at adskille to luftfartøjer, ikke kan opretholdes, skal flyvelederen etablere en anden type adskillelse eller et andet minimum inden det tidspunkt, hvor det gældende adskillelsesminimum ikke længere vil blive overholdt.

#### **ATS.TR.215 Udvalgelse og meddelelse af adskillelsesminima med henblik på anvendelse af punkt ATS.TR.210, litra c)**

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

#### **ATS.TR.220 Anvendelse af wake turbulence-adskillelse**

- a) Flyvekontrolenheder skal anvende adskillelsesminima for wake turbulence for luftfartøjer i flyvningernes indflyvnings- og udflyvningsfaser under hver af følgende omstændigheder:
  - (1) et luftfartøj opererer direkte bag ved et andet luftfartøj i samme højde over havet eller mindre end 300 m (1 000 ft) nedenunder

- (2) begge luftfartøjer benytter samme bane eller parallelle baner adskilt med mindre end 760 m (2 500 ft)
  - (3) et luftfartøj er på krydsende kurs direkte bag ved et andet luftfartøj i samme højde over havet eller mindre end 300 m (1 000 ft) nedenunder.
- b) Litra a) gælder ikke for ankommende VFR- og IFR-flyvninger, der gennemfører en visuel indflyvning, hvis luftfartøjet har rapporteret det foregående luftfartøj i sigte og har fået instruks om at følge og opretholde egen adskillelse fra det pågældende luftfartøj. I disse tilfælde skal flyvekontrolenheden udstede et varsel om wake turbulence.

#### **ATS.TR.225 Kontrolansvar**

- a) En kontrolleret flyvning skal være under én flyvekontrolenheds kontrol på et givet tidspunkt.
- b) Ansvar for kontrollen med alle luftfartøjer, der opererer inden for en given luftrumsblok, skal ligge hos en enkelt flyvekontrolenhed. Kontrollen med et luftfartøj eller grupper af luftfartøjer kan imidlertid uddelegeres til andre flyvekontrolenheder, forudsat at koordineringen mellem alle berørte flyvekontrolenheder sikres.

#### **ATS.TR.230 Overdragelse af kontrolansvar**

- a) Sted eller tidspunkt for overdragelsen

Ansvar for kontrollen med et luftfartøj overdrages fra én flyvekontrolenhed til en anden som følger:

- (1) Mellem to enheder, der udøver områdekontrolltjeneste

Ansvar for kontrollen med et luftfartøj skal overdrages fra en enhed, der udøver områdekontrolltjeneste i et kontrolområde, til den enhed, der udøver områdekontrolltjenesten i et tilstødende kontrolområde, på det tidspunkt hvor den fælles kontrolområdegrænse passeres ifølge et skøn foretaget af den kontrolcentral, der har kontrolansvaret for luftfartøjet, eller på et andet tidspunkt, som de to enheder er nået til enighed om.

- (2) Mellem en enhed, der udøver områdekontrolltjeneste, og en enhed, der udøver indflyvningskontrolltjeneste, eller mellem to enheder, der udøver indflyvningskontrolltjeneste

Ansvar for kontrollen med et luftfartøj skal overdrages fra én enhed til en anden og omvendt på et tidspunkt, der aftales mellem de to enheder.

- (3) Mellem en enhed, der udøver indflyvningskontrolltjeneste, og et kontrolltårn

- i) Ankommende luftfartøjer — Ansvar for kontrollen med et ankommende luftfartøj skal i henhold til samarbejdsaftaler og driftshåndbøger, alt efter hvad der er relevant, overdrages fra den enhed, der udøver indflyvningskontrolltjeneste til kontrolltårnet, når luftfartøjet befinder sig i en af følgende situationer:

- A) befinder sig i nærheden af flyvepladsen, og

- a) indflyvning og landing forventes fuldført med visuel reference til jorden, eller
- b) flyvningen har kunnet udføres under uafbrudte visuelle vejrforhold (VMC)

- B) befinder sig i et foreskrevet punkt eller niveau

- C) er landet.

- ii) Afgående luftfartøjer — Ansvar for kontrollen med et afgående luftfartøj skal i henhold til samarbejdsaftaler og driftshåndbøger, alt efter hvad der er relevant, overdrages fra kontrolltårnet til den enhed, der udøver indflyvningskontrolltjeneste:

- A) når VMC er fremherskende i nærheden af en flyveplads:

- a) forud for det tidspunkt, hvor luftfartøjet forlader flyvepladsens umiddelbare nærhed, eller

- b) forud for at luftfartøjet udsættes for instrumentvejrforhold (IMC), eller
  - c) i et foreskrevet punkt eller niveau
- B) når IMC er fremherskende på en flyveplads:
- a) straks efter at luftfartøjet er i luften, eller
  - b) i et foreskrevet punkt eller niveau.
- (4) Mellem kontrolsektorer eller positioner inden for samme flyvekontrolenhed

Ansvar for kontrollen med et luftfartøj overdrages fra en kontrolsektor eller position til en anden kontrolsektor eller position inden for samme flyvekontrolenhed i et punkt, på et niveau eller på et tidspunkt, som er specificeret i lufttrafiktjenesteenhedens instrukser.

b) Koordinering af overdragelsen

- (1) Ansvar for kontrol med et luftfartøj må ikke overdrages fra en flyvekontrolenhed til en anden uden den accepterende kontrolenheds samtykke, der skal opnås i overensstemmelse med nr. 2), 3), 4) og 5).
- (2) Den overdragende kontrolenhed skal meddele den accepterende kontrolenhed de relevante dele af den aktuelle flyveplan og eventuelle kontroloplysninger af relevans for den overdragelse, der anmodes om.
- (3) Hvis overdragelsen af kontrollen skal gennemføres ved hjælp af ATS-overvågningssystemer, skal kontroloplysninger af relevans for overdragelsen omfatte oplysninger om luftfartøjets position og, hvis det kræves, luftfartøjets beholdne kurs og hastighed som observeret af ATS-overvågningssystemer umiddelbart før overdragelsen.
- (4) Hvis overdragelsen af kontrollen skal gennemføres ved hjælp af ADS-C-data, skal kontroloplysninger af relevans for overdragelsen omfatte den firedimensionale position og andre oplysninger efter behov.
- (5) Den accepterende kontrolenhed skal:
  - i) angive, om den er i stand til at overtage kontrollen med luftfartøjet på de betingelser, der er fastsat af den overdragende kontrolenhed, medmindre fraværet af en sådan angivelse i henhold til forudgående aftale mellem de to berørte enheder skal forstås som en stiltiende accept af de angivne betingelser, undtagen hvis eventuelle nødvendige ændringer heraf angives
  - ii) angive eventuelle andre oplysninger eller klareringer for en efterfølgende del af flyvningen, som den pålægger luftfartøjet at råde over på overdragelsestidspunktet.
- (6) Medmindre andet er fastsat ifølge en aftale mellem de to berørte kontrolenheder, skal den accepterende kontrolenhed ikke underrette den overdragende kontrolenhed, når den har etableret tovejskommunikation og/eller datalink-kommunikation med og overtaget kontrollen med det pågældende luftfartøj.
- (7) Standardiseret fraseologi skal anvendes til koordineringen mellem lufttrafiktjenesteenheder og/eller -sektorer. Normal tale må kun benyttes i tilfælde, hvor standardiseret fraseologi ikke er egnet til en påtænkt transmission.

**ATS.TR.235 ATC-klareringer**

- a) ATC-klareringer må udelukkende baseres på krav med henblik på udøvelse af flyvekontrolltjeneste.
- (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) Flyvekontrolenheder 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.
  - (4) Hvis et luftfartøjs luftfartøjschef underretter en flyvekontrolenhed om, at en ATC-klarering ikke er tilfredsstillende, skal flyvekontrolenheden udstede en ændret klarering, hvis det er praktisk muligt.
  - (5) Er der tale om kursdirigering eller tildeling af en direkte ruteføring, som ikke indgår i flyveplanen, og som bringer en IFR-flyvning uden for den offentliggjorte ATS-rute eller -instrumentprocedure, skal en flyveleder, der udøver ATS-overvågningstjeneste, udstede klareringer på en sådan måde, at den foreskrevne hindringsfrihed er til stede på ethvert tidspunkt, indtil luftfartøjet når det punkt, hvor piloten vender tilbage til flyveplansruten eller tilslutter sig en offentliggjort ATS-rute eller -instrumentprocedure.
- b) Klareringers indhold
- En ATC-klarering skal angive:
- (1) luftfartøjsidentitetsbetegnelse som anført i flyveplanen
  - (2) klareringsgrænse
  - (3) flyverute:
    - i) flyveruten skal specificeres i hver enkelt klarering, når det skønnes nødvendigt
    - ii) udtrykket »klareret planlagt flyverute« (»cleared flight planned route«) må ikke anvendes, når der udstedes en ændret klarering
  - (4) flyvehøjde(r) for hele ruten eller for dele deraf og om nødvendigt ændringer af flyvehøjder
  - (5) nødvendige instrukser eller oplysninger om andre forhold, f.eks. ATFM-afgangsslots, hvis det er relevant, manøvrer i forbindelse med ind- og udflyvning, kommunikation eller tidspunktet, hvor klareringen udløber.
- c) For at lette videregivelsen af elementerne i litra b) skal lufttrafiktjenesteudøvere vurdere behovet for at etablere standardafgangs- og ankomstruter og tilknyttede procedurer for at lette:
- (1) en sikker, velordnet og hurtig afvikling af lufttrafikken
  - (2) beskrivelsen af ruten og proceduren i ATC-klareringer.
- d) Klareringer til transsoniske flyvninger
- (1) ATC-klarering i forbindelse med acceleration fra subsonisk til supersonisk flyvning er som minimum gældende, indtil luftfartøjet er etableret med supersonisk hastighed.
  - (2) ATC-klarering i forbindelse med et luftfartøjs deceleration og nedstigning fra supersonisk til subsonisk flyvning skal søge at sikre uafbrudt nedstigning som minimum i den transsoniske fase.
- e) 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.



## f) 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 eller 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
- (4) en kort gentagelse af betingelsen.

## g) Tilbagelæsning af klareringer, instrukser og sikkerhedsrelaterede oplysninger

- (1) Flyvelederen skal lytte til tilbagelæsningen vedrørende sikkerhedsrelaterede dele af ATC-klareringer og instrukser som angivet i punkt SERA.8015, litra e), nr. 1) og 2), i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 for at forvisse sig om, at flyvebesætningen har anerkendt klareringen og/eller instruksen, og øjeblikkeligt træffe foranstaltninger for at korrigere eventuelle uoverensstemmelser, som afsløres ved tilbagelæsningen.
- (2) Der er ikke krav om tilbagelæsning af CPDLC-meldinger, medmindre andet foreskrives af luftrafik tjenesteudøveren.

## h) Koordination af klareringer

En ATC-klarering skal koordineres mellem flyvekontrolenheder, således at den gælder for et luftfartøjs samlede flyverute eller en nærmere angivet del heraf på følgende måde.

- (1) Et luftfartøj skal have klarering for hele flyveruten til den første destinationsflyveplads i en af følgende situationer:
  - i) hvis det forud for start har været muligt at koordinere klareringen mellem alle enheder, som vil få kontrol med luftfartøjet
  - ii) hvis det er sandsynligt, at forudgående koordination vil finde sted mellem de kontrolenheder, under hvis kontrol luftfartøjet efterhånden vil komme.
- (2) Hvis koordination i henhold til nr. 1) ikke er eller kan forventes foretaget, må luftfartøjet kun gives klarering til det sted, hvortil koordination efter al sandsynlighed vil kunne foregå; før eller ved ankomsten til sådant sted skal der efter omstændighederne gives luftfartøjet yderligere klarering eller venteinstruktioner.
- (3) Hvis det foreskrives af luftrafik tjenesteenheden, skal luftfartøjet tage kontakt til en efterfølgende flyvekontrolenhed for at modtage en downstream klarering, før overdragelsen af kontrollen finder sted.
  - i) Luftfartøjer skal opretholde tovejskommunikation med den aktuelt kontrollerende flyvekontrolenhed, mens det indhenter en downstream klarering.
  - ii) En klarering, udstedt som en downstream klarering, skal tydeligt identificeres som en sådan for piloten.
  - iii) Medmindre de er koordineret, berører downstream klareringer ikke luftfartøjets oprindelige flyveprofil i noget luftrum, bortset fra for den flyvekontrolenhed, der er ansvarlig for at udstede downstream klareringen.
- (4) Hvis et luftfartøj påtænker at starte fra en flyveplads i et kontrolområde og flyve ind i et andet kontrolområde inden for 30 minutter eller på et sådant andet tidspunkt, som er aftalt mellem kontrolcentralerne, skal koordination med kontrolcentralen i det efterfølgende område være foretaget, før der gives startklarering.

- (5) Når et luftfartøj påtænker at forlade et kontrolområde og derved et kontrolleret luftrum samt derefter flyve ind i samme eller et andet kontrolområde, kan der udstedes en klarering fra startsted til flyvepladsen, hvortil flyvningen var tiltænkt. En sådan klarering, eller revisioner dertil, er kun gældende for de dele af flyvningen, der foregår inden for kontrolleret luftrum.

#### **ATS.TR.240 Kontrol af personer og køretøjer på kontrollerede flyvepladser**

- a) Personers og køretøjers, herunder bugserede luftfartøjers, færdsel på manøvreområdet på en flyveplads skal kontrolleres af kontroltårnet på flyvepladsen, for så vidt det er nødvendigt for at undgå fare for dem eller for luftfartøjer, der lander, kører eller starter.
- b) Når der anvendes særlige procedurer på grund af lav sigtbarhed:
- (1) skal antallet af personer og køretøjer på manøvreområdet på en flyveplads indskrænkes til det strengt nødvendige, og der skal tages særligt hensyn til at beskytte det eller de kritiske og følsomme områder for radionavigationshjælpemidler
  - (2) skal metoden eller metoderne til at holde køretøjer og luftfartøjer under kørsel adskilt, med forbehold af bestemmelserne i litra c), være som foreskrevet af lufttrafiktjenesteudøveren og godkendt af den kompetente myndighed, idet der tages højde for de tilgængelige hjælpemidler
  - (3) når blandede ILS- og MLS-præcisionsinstrumentoperationer i kategori II eller kategori III uafbrudt finder sted til samme landingsbane, skal de mest restriktive kritiske og følsomme ILS- eller MLS-områder beskyttes.
- c) Redningskøretøjer under udrykning til et luftfartøj i nød skal gives fortrinsret frem for al anden trafik på jorden.
- d) Med forbehold af bestemmelserne i litra c) skal køretøjer på manøvreområdet overholde følgende regler:
- (1) køretøjer, og køretøjer der bugserer luftfartøjer, har vigepligt over for luftfartøjer, der lander, starter eller er under kørsel
  - (2) køretøjer har vigepligt over for andre køretøjer, der bugserer luftfartøjer
  - (3) køretøjer har vigepligt over for andre køretøjer i overensstemmelse med lufttrafiktjenesteenhedens instrukser
  - (4) uanset bestemmelserne i nr. 1), 2) og 3) skal køretøjer, og køretøjer der bugserer luftfartøjer, følge kontroltårnets instrukser.

#### **ATS.TR.245 Anvendelse af udstyr til overvågning af trafikken på jorden på flyvepladser**

Hvis det anses for nødvendigt, fordi det ikke er muligt visuelt at observere hele eller dele af manøvreområdet, eller fordi der er behov for at supplere visuelle observationer, skal lufttrafiktjenesteenheden anvende avancerede systemer til trafikstyring og -kontrol på jorden (A-SMGCS) eller andet egnet overvågningsudstyr med henblik på at:

- a) overvåge luftfartøjers og køretøjers bevægelser i manøvreområdet
- b) give piloter og førere af køretøjer kørselsvejledning efter behov
- c) yde rådgivning og bistand af hensyn til luftfartøjers og køretøjers sikre og effektive bevægelser i manøvreområdet.

#### **ATS.TR.250 Væsentlig trafik og oplysninger om væsentlig lokal trafik**

- a) Oplysninger om væsentlig trafik skal gives til berørte kontrollerede flyvninger, når de udgør væsentlig trafik for hinanden.
- b) Oplysninger om væsentlig lokal trafik, som flyvelederen er bekendt med, skal uden ophold videregives til afgående og ankommende luftfartøjer.

**ATS.TR.255 Operationer på parallelle eller næsten parallelle baner**

Udføres uafhængige eller afhængige instrumentindflyvningsoperationer til eller afgangoperationer fra parallelle eller næsten parallelle baner, skal lufttrafiktjenesteudøveren fastlægge procedurer, som godkendes af den kompetente myndighed.

**ATS.TR.260 Valg af bane i brug**

Kontroltårnet skal udvælge bane i brug til start og landing af luftfartøjer under hensyntagen til vindhastighed og -retning ved jorden samt andre relevante lokale faktorer såsom:

- a) banens konfiguration
- b) vejrforholdene
- c) instrumentindflyvningsprocedurer
- d) disponible indflyvnings- og landingshjælpemidler
- e) flyvepladsens trafikrunder og lufttrafikforhold
- f) banens eller banernes længde
- g) andre faktorer angivet i de lokale instrukser.

**ATS.TR.265 Styring af flyvepladstrafikken ved lav sigtbarhed**

- a) Hvis der stilles krav om, at trafikken skal operere i manøvreområdet ved sigtbarhedsforhold, der forhindrer kontroltårnet i at anvende visuel adskillelse mellem luftfartøjer hhv. mellem luftfartøjer og køretøjer, gælder følgende:
  - (1) ved skæringspunkter mellem rulleveje må luftfartøjer eller køretøjer på en rullevej ikke gøre holdt tættere på den anden rullevej end den ventepositionsgrænse, der er fastlagt af mellemliggende ventepositioner, stopbarrer eller afmærkninger af skæringspunkter mellem rulleveje, ifølge de gældende specifikationer for flyvepladsdesign
  - (2) længdeadskillelismetoden for rulleveje skal følge lufttrafiktjenesteudøverens specifikationer for hver flyveplads, og den skal godkendes af den kompetente myndighed under hensyntagen til de disponible hjælpemidler til overvågning af og kontrol med trafikken på jorden, kompleksiteten af flyvepladsens layout og til karakteristikaene for de luftfartøjer, der benytter flyvepladsen.
- b) Procedurene for start og fortsættelse af operationer ved lav sigtbarhed skal fastlægges i overensstemmelse med punkt ATS.OR.110 og godkendes af den kompetente myndighed.

**ATS.TR.270 Tilladelse til specielle VFR-flyvninger**

- a) 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 finde anvendelse:
  - (1) sådanne specielle VFR-flyvninger må kun gennemføres om dagen, medmindre den kompetente myndighed tillader andet
  - (2) af piloten:
    - i) fri af skyer og med jordsigt
    - ii) flyvesigtbarheden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m
    - iii) 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.
  - (3) 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:

- i) sigtbarheden ved jorden er mindre end 1 500 m eller, for helikoptere, mindre end 800 m
  - ii) skydækkeshøjden er mindre end 180 m (600 ft).
- b) En flyvekontrolenhed behandler anmodninger om en sådan tilladelse individuelt.

### AFDELING 3

#### FLYVEINFORMATIONSTJENESTE

##### ATS.TR.300 Anvendelsesområde

- a) Flyveinformationstjeneste skal ydes af de relevante lufttrafiktjenesteenheder til alle luftfartøjer, som må formodes at blive berørt af oplysningerne, og som befinder sig i en af følgende situationer:
- (1) til hvilke der ydes flyvekontrolltjeneste
  - (2) som de pågældende lufttrafiktjenesteenheder på anden måde har kendskab til.
- b) Hvis lufttrafiktjenesteenheder udøver både flyveinformationstjeneste og flyvekontrolltjeneste, har udøvelse af flyvekontrolltjeneste fortrinsret for udøvelse af flyveinformationstjeneste, når udøvelsen af flyvekontrolltjeneste måtte nødvendiggøre det.
- c) En udøver af flyveinformationstjenester skal indgå ordninger om:
- (1) rekordering og transmission af oplysninger om flyvningers forløb
  - (2) koordinering og overdragelse af ansvaret for udøvelse af flyveinformationstjeneste.

##### ATS.TR.305 Flyveinformationstjenestens omfang

- a) Flyveinformationstjeneste omfatter afgivelse af relevante:
- (1) SIGMET- og AIRMET-oplysninger
  - (2) oplysninger om tegn på vulkansk aktivitet, vulkanudbrud eller vulkansk askesky
  - (3) oplysninger om radioaktive og giftige kemiske udslip
  - (4) oplysninger om forandringer i navigationshjælpemidlers brugbarhed
  - (5) oplysninger om forandring i flyvepladsers og deres tilhørende hjælpemidlers tilstand, herunder oplysning om trafikområdernes tilstand, når disse områder er berørt af sne, is eller vandansamlinger af en anselig dybde
  - (6) oplysninger om ubemandede friballoner
  - (7) oplysninger om unormal luftfartøjskonfiguration og luftfartøjstilstand
  - (8) enhver oplysning, der må formodes at berøre sikkerheden.
- b) Flyveinformationstjeneste, der ydes til flyvninger, skal ud over, hvad der er anført i litra a), omfatte afgivelse af oplysninger vedrørende:
- (1) rapporterede vejrforhold eller vejrudsigter for start- og bestemmelsessteder samt for alternative flyvepladser
  - (2) kollisionsfare for luftfartøjer, der opererer i luftrum i klasse C, D, E, F og G
  - (3) for flyvninger over vandområder, hvor det er praktisk muligt, og hvis en pilot anmoder om det, alle foreliggende oplysninger såsom radiokaldesignal, position, retvisende beholdne kurs, hastighed osv. for overfladefartøjer i området
  - (4) meldinger, herunder klareringer, modtaget fra andre lufttrafiktjenesteenheder med henblik på at transmittere disse til luftfartøjer.
- c) AFIS til flyvninger skal ud over de relevante punkter i litra a) og b) omfatte afgivelse af oplysninger vedrørende:
- (1) farer for kollision med luftfartøjer, køretøjer og personer, der opererer på manøvreområdet

- (2) bane i brug.
- d) Luftrafikjenesteenheder transmitterer så hurtigt som muligt specielle og ikke-rutinemæssige luftrapporter til:
- (1) andre berørte luftfartøjer
  - (2) det tilknyttede meteorologiske overvågningskontor i overensstemmelse med tillæg 5 til gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012
  - (3) øvrige berørte luftrafikjenesteenheder.
- Transmissioner til luftfartøjer gentages med regelmæssige mellemrum og i et tidsrum, der fastlægges af den berørte luftrafikjenesteenhed.
- e) Flyveinformationstjeneste, der udøves til VFR-flyvninger, skal, ud over hvad der er anført i litra a), omfatte afgivelse af foreliggende oplysninger om trafik- og vejrforhold på flyveruten, som må formodes at gøre flyvning efter visuelflyvereglerne umulig.
- f) Hvis den kompetente myndighed foreskriver det, skal AFIS-enheden styre køretøjers og personers bevægelser i manøvreområdet i overensstemmelse med sættet eller delsættet af bestemmelser i punkt ATS.TR.240.

#### **ATS.TR.310 Tale-automatiske terminalinformationstjenesters (tale-ATIS) udsendelser**

- a) Tale-automatiske terminalinformationstjenesters (tale-ATIS) udsendelser skal stilles til rådighed på flyvepladser, hvor der stilles krav om at mindske kommunikationsbelastningen på luftrafikjenesternes VHF luft til jord-kommunikationskanaler. Hvis de stilles rådighed, skal de omfatte en af følgende:
- (1) en udsendelse, der betjener ankommende luftfartøjer
  - (2) en udsendelse, der betjener afgangende luftfartøjer
  - (3) en udsendelse, der betjener både ankommende og afgangende luftfartøjer
  - (4) to udsendelser, der betjener henholdsvis ankommende og afgangende luftfartøjer på de flyvepladser, hvis varigheden af en udsendelse, der betjener både ankommende og afgangende luftfartøjer, ville blive uforholdsmæssigt lang.
- b) En særskilt VHF-frekvens skal, så vidt dette er praktisk muligt, anvendes til tale-ATIS-udsendelser. Står en særskilt frekvens ikke til rådighed, kan transmissionen ske på talekanalen eller -kanalerne i det eller de mest hensigtsmæssige terminalnavigationshjælpemidler, helst et VOR, forudsat at rækkevidden og læseligheden er tilstrækkelig, og at navigationshjælpemidlets identitetsbetegnelse afpasses efter udsendelsen, således at udsendelsen ikke udviskes.
- c) Tale-ATIS-udsendelser må ikke transmitteres via en ILS-talekanal.
- d) Stilles tale-ATIS til rådighed, skal udsendelsen være kontinuerlig og repetitiv.
- e) Oplysningerne i den gældende udsendelse skal straks videregives til den eller de luftrafikjenesteenheder, der stiller oplysninger vedrørende indflyvning, landing og start til rådighed for luftfartøjer, for så vidt meldingen ikke er udarbejdet af den eller de pågældende enheder.
- f) Tale-ATIS-udsendelser på flyvepladser, der er bestemt til anvendelse af internationale luftfartstjenester, skal som minimum være til rådighed på engelsk.

#### **ATS.TR.315 Datalink-automatisk terminalinformationstjeneste (D-ATIS)**

- a) Hvis D-ATIS supplerer det eksisterende udbud af tale-ATIS, skal oplysningerne være identiske både med hensyn til indhold og format sammenholdt med den pågældende tale-ATIS-udsendelse. Indeholder udsendelserne meteorologiske oplysninger i realtid, men dataene forbliver inden for parametrene i de kriterier for signifikante ændringer, der er fastsat i punkt MET.TR.200, litra e) og f), i bilag V, anses indholdet for at være identisk med henblik på opretholdelse af den samme designation.

- b) Hvis D-ATIS supplerer det eksisterende udbud af tale-ATIS, og der er behov for at ajourføre ATIS, skal tale-ATIS og D-ATIS ajourføres samtidigt.

#### **ATS.TR.320 Automatisk terminalinformationstjeneste (tale og/eller datalink)**

- a) Hvis tale-ATIS og/eller D-ATIS stilles til rådighed:
- (1) skal de meddelte oplysninger vedrøre en enkelt flyveplads
  - (2) skal de meddelte oplysninger straks ajourføres, når der sker en signifikant ændring
  - (3) skal forberedelse og formidling af ATIS-meldingen være lufttrafiktjenesteudøverens ansvar
  - (4) skal de enkelte ATIS-meldinger identificeres ved hjælp af en designation i form af et bogstav i stavealfabetet i henhold til punkt SERA.14020 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012. Designationer, der er tildelt på hinanden følgende ATIS-meldinger, skal være i alfabetisk rækkefølge
  - (5) skal luftfartøjet bekræfte modtagelsen af oplysningerne, når der er etableret kommunikation med den lufttrafiktjenesteenhed, der udøver indflyvningskontroltjeneste, kontrolårnet eller AFIS-enheden, alt efter hvad der er relevant
  - (6) skal den relevante lufttrafiktjenesteenhed, når den besvarer meldingen, jf. nr. 5), eller for ankommende luftfartøjer, på et sådant andet tidspunkt, der foreskrives af den kompetente myndighed, give luftfartøjet den aktuelle højdemålerindstilling
  - (7) skal de meteorologiske oplysninger hentes fra den lokale rutinemelding eller den lokale særmelding.
- b) Når de meteorologiske forhold er under hastig forandring, og det derfor ikke skønnes tilrådeligt at indføre de meteorologiske oplysninger, jf. litra a), nr. 7), i ATIS, skal det af ATIS-meldingerne fremgå, at de relevante meteorologiske oplysninger vil blive givet i forbindelse med den første kontakt med den relevante lufttrafiktjenesteenhed.
- c) Oplysningerne i en gældende ATIS, hvor modtagelsen er blevet bekræftet af det pågældende luftfartøj, behøver ikke at indgå i en dirigeret udsendelse til luftfartøjet, bortset fra højdemålerindstillingen, som skal oplyses i overensstemmelse med litra a).
- d) Hvis et luftfartøj anerkender modtagelsen af en ATIS, som ikke længere er gældende, skal lufttrafiktjenesteenheden uden ophold foretage en af følgende handlinger:
- (1) meddele luftfartøjet ethvert element af oplysninger, der skal opdateres
  - (2) give luftfartøjet instruks om at indhente de gældende ATIS-oplysninger.

#### **ATS.TR.325 VOLMET-udsendelser og D-VOLMET-udsendelser**

Når det foreskrives af den kompetente myndighed, skal HF- eller VHF-VOLMET-udsendelser eller D-VOLMET-tjenesten eller alle disse stilles til rådighed ved anvendelse af standardiseret radiotelefonisk fraseologi.

#### *AFDELING 4*

#### **ALARMERINGSTJENESTE**

#### **ATS.TR.400 Anvendelsesområde**

- a) Lufttrafiktjenesteenhederne stiller alarmeringstjeneste til rådighed:
- (1) for alle luftfartøjer, til hvilke der ydes flyvekontroltjeneste

- (2) så vidt det er praktisk muligt, for alle andre luftfartøjer, der har afgivet flyveplan, eller som lufttrafik-tjenesten ellers får kendskab til
  - (3) for alle luftfartøjer, der vides eller formodes at være udsat for en ulovlig handling.
- b) Flyveinformationscentraler eller kontrolcentraler skal fungere som det centrale punkt for indsamling af alle oplysninger af relevans for en nødsituation på et luftfartøj, der opererer inden for den pågældende flyveinfor-mationsregion eller det pågældende kontrolområde, og sørge for at videreformidle sådanne oplysninger til den relevante redningscentral.
- c) Opstår en nødsituation for et luftfartøj, mens det er under et kontroltårns eller en indflyvningskontrollenheds kontrol, eller hvis det er i kontakt med en AFIS-enhed, skal den pågældende enhed straks underrette den ansvarlige flyveinformationscentral eller den ansvarlige kontrolcentral, som derefter underretter redningscentralen; dog skal kontrolcentralen, flyveinformationscentralen eller redningscentralen ikke underrettes, hvis nødsituationen er af en sådan karakter, at underretningen ville være overflødig.
- d) Det ansvarlige kontroltårn, den ansvarlige indflyvningskontrollenhed eller den relevante AFIS-enhed skal først alarmere og dernæst træffe andre nødvendige foranstaltninger for at iværksætte alle relevante lokale rednings- og beredskabsorganisationer, der kan yde den øjeblikkeligt fornødne bistand i overensstemmelse med lokale instrukser, hvis en af følgende situationer opstår:
- (1) et luftfartøj er havareret på eller i nærheden af flyvepladsen
  - (2) der modtages oplysninger om, at sikkerheden for et luftfartøj, som er eller vil blive underlagt kontroltårnets eller AFIS-enhedens jurisdiktion, kan være eller er bragt i fare
  - (3) flyvebesætningen anmoder herom
  - (4) hvis det i øvrigt anses for nødvendigt eller ønskeligt, eller situationens hastende karakter kræver det.

#### **ATS.TR.405 Underretning af redningscentraler**

- a) Lufttrafiktjenesteenheder skal — undtagen i de tilfælde, der er foreskrevet i punkt ATS.TR.420, litra a), medmindre eventuelle andre omstændigheder alligevel gør det tilrådeligt at foretage en sådan underretning — straks underrette redningscentraler, hvis et luftfartøj anses for at være i en nødsituation i overensstemmelse med følgende:
- (1) Uvishedsfase, hvis der er tale om en af følgende situationer:
    - i) der er ikke modtaget nogen meddelelse fra et luftfartøj inden for en periode på 30 minutter efter det tidspunkt, hvor en meddelelse burde have været modtaget, eller fra det tidspunkt, hvor et mislykket forsøg på at etablere kommunikation med et sådant luftfartøj blev foretaget første gang, alt efter hvad der indtræffer først
    - ii) et luftfartøj ikke ankommer senest 30 minutter efter det beregnede ankomsttidspunkt, som senest er meddelt eller beregnet af lufttrafiktjenesteenheder, alt efter hvilket af disse tidspunkter der er det seneste.

Uvishedsfasen finder ikke anvendelse, når der ikke er tvivl om luftfartøjets og de ombordværendes sikkerhed.
  - (2) Beredskabsfase, hvis der er tale om en af følgende situationer:
    - i) efter uvishedsfasen har efterfølgende forsøg på at etablere kommunikation med luftfartøjet eller forespørgsler til andre relevante kilder ikke udmøntet sig i nye oplysninger om luftfartøjet
    - ii) et luftfartøj er blevet klareret til landing, men lander ikke inden for 5 minutter efter det forventede landingstidspunkt, og kommunikation med luftfartøjet er ikke blevet genetableret
    - iii) på AFIS-flyvepladser, under de omstændigheder som den kompetente myndighed foreskriver

- iv) der er modtaget oplysninger, hvoraf det fremgår, at luftfartøjets operationelle effektivitet er blevet forringet, men ikke i et sådant omfang, at nødlanding er sandsynlig
- v) et luftfartøj vides eller formodes at være udsat for en ulovlig handling.

Nr. i)-iv) finder ikke anvendelse, hvis der findes belæg, som kan bortvejre frygten for luftfartøjets og de ombordværendes sikkerhed.

(3) Nødfase, hvis der er tale om en af følgende situationer:

- i) efter beredskabsfasen lader yderligere mislykkede forsøg på at etablere kommunikation med luftfartøjet og mere ekstensiverede undersøgelser uden resultat formode, at luftfartøjet sandsynligvis er i nød
- ii) brændstofmængden om bord anses for at være opbrugt eller utilstrækkelig til, at luftfartøjet kan lande sikkert
- iii) der modtages oplysninger, hvoraf det fremgår, at luftfartøjets operationelle effektivitet er blevet forringet i et sådant omfang, at nødlanding er sandsynlig
- iv) der modtages oplysninger om, eller der hersker en rimelig vished for, at luftfartøjet er i færd med at foretage eller har foretaget en nødlanding.

Nødfasen finder ikke anvendelse, hvis der er rimelig vished for, at luftfartøjet og de ombordværende ikke befinder sig i en alvorlig og overhængende fare og ikke har behov for øjeblikkelig hjælp.

b) Underretningen skal indeholde de disponible oplysninger i den nedenfor anførte rækkefølge:

- (1) INCERFA, ALERFA eller DETRESFA, alt efter hvad der er relevant for den pågældende situation
- (2) agenturet og den person, der foretager opkaldet
- (3) nødsituationens art
- (4) væsentlige oplysninger fra flyveplanen
- (5) enhed, der havde den seneste kontakt, samt tidspunkt og anvendt kommunikationsmiddel
- (6) den seneste positionsmelding og den måde, hvorpå den blev bestemt
- (7) luftfartøjets farve og særlige kendetegn
- (8) farligt gods, der transporteres som luftfragt
- (9) alle foranstaltninger truffet af meldekontoret
- (10) andre relevante bemærkninger.

c) Den del af de i litra b) nævnte oplysninger, som ikke foreligger på tidspunktet, hvor redningscentralen underrettes, skal luftrafiktjenesteenheden søge at indhente, før en nødfase erklæres, hvis tiden tillader dette, og hvis der er rimelig vished for, at denne fase vil indtræffe.

d) Foruden den underretning, der er angivet i litra a), skal luftrafiktjenesteenheder uden ophold meddele redningscentralen et af følgende:

- (1) alle nyttige supplerende oplysninger, navnlig om udviklingen i nødsituationen i efterfølgende faser
- (2) oplysning om, at nødsituationen ikke længere eksisterer.

#### **ATS.TR.410 Anvendelse af kommunikationsfaciliteter**

Luftrafiktjenesteenheder skal om nødvendigt anvende alle disponible kommunikationsfaciliteter i deres bestræbelser på at etablere og opretholde kommunikation med et luftfartøj i en nødsituation og anmode om nye oplysninger om luftfartøjet.



**ATS.TR.415 Positionsbestemmelse af et luftfartøj i en nødsituation**

Når en nødsituation anses at foreligge, skal lufttrafik tjenesteenheden eller -enhederne, der er bekendt med nødsituationen, afbilde flyvningen af det pågældende luftfartøj på et kort eller et andet egnet værktøj med henblik på at bestemme luftfartøjets sandsynlige fremtidige position og dets maksimale aktionsrækkevidde fra den senest kendte position.

**ATS.TR.420 Oplysninger til operatøren**

- a) Hvis en kontrolcentral eller en flyveinformationscentral når frem til, at et luftfartøj er i uvisheds- eller beredskabsfasen, skal den, når dette er praktisk muligt, advisere luftfartøjsoperatøren forud for underretningen af redningscentralen.
- b) En kontrolcentral eller en flyveinformationscentral skal, når dette er praktisk muligt, uden ophold underrette luftfartøjsoperatøren om alle de oplysninger, som redningscentralen er blevet underrettet om.

**ATS.TR.425 Oplysninger til luftfartøjer, der opererer i nærheden af et luftfartøj, som er i en nødsituation**

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

5) I bilag V foretages følgende ændringer:

- a) Punkt MET.OR.120 affattes således:

**»MET.OR.120 Underretning om uoverensstemmelser til world area forecast centres (WAFC)**

Udøvere af meteorologiske tjenester, der anvender WAFS SIGWX i BUFR-kodeform (binary universal form for the representation of meteorological data), skal øjeblikkeligt underrette WAFC, hvis der opdages eller rapporteres om væsentlige afvigelser fra WAFS SIGWX-udsigter vedrørende:

- a) overisning, turbulens, cumulonimbusskyer, der er skjulte, hyppige, indhyllede eller forekommer i en bygelinje, og sand- eller støvstorme
  - b) vulkansk udbrud eller udslip af radioaktive materialer i atmosfæren af betydning for luftfartøjsoperationer.«
- b) Punkt MET.OR.205, første afsnit, indledningen, affattes således:  
»Luftfartens meteorologiske stationer skal rapportere om følgende:«
  - c) Punkt MET.OR.210, første afsnit, indledningen, affattes således:  
»Luftfartens meteorologiske station skal observere og/eller måle følgende:«
  - d) I punkt MET.OR.240, litra a), foretages følgende ændringer:
    - i) nr. 2) affattes således:
      - »2) METAR eller SPECI, herunder TREND, TAF eller ændrede TAF, for afgang- og destinationsflyvepladser tillige med start alternative flyvepladser, en-route alternative flyvepladser og ankomst alternative flyvepladser«
    - ii) nr. 6) affattes således:
      - »6) områdeudsigter for flyvninger i lav højde udformet som kort, der udarbejdes til støtte for udstedelse af en AIRMET, samt en AIRMET for flyvninger i lav højde af relevans for hele ruten«

- e) MET.OR.242 affattes således:
- i) Litra a) affattes således:
- »a) Flyvepladsens meteorologiske kontor skal om nødvendigt give det tilknyttede kontroltårn og AFIS-enheden:
- 1) lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger, METAR, TAF og TREND samt ændringer heraf
  - 2) SIGMET, AIRMET, varsler og alarmeringer angående wind shear og flyvepladsvarsler
  - 3) yderligere meteorologiske oplysninger, der er aftalt lokalt, såsom udsigter for vind ved jorden med henblik på at fastlægge en eventuel baneændring
  - 4) modtagne oplysninger om en vulkansk askesky, for hvilken der ikke allerede er udstedt en SIGMET, efter aftale mellem flyvepladsens meteorologiske kontor og det pågældende kontroltårn eller den pågældende AFIS-enhed
  - 5) modtagne oplysninger om tegn på vulkansk aktivitet og/eller et vulkansk udbrud efter aftale mellem flyvepladsens meteorologiske kontor og det pågældende kontroltårn eller den pågældende AFIS-enhed.«
- ii) litra b), nr. 1) og 2), affattes således:
- »1) lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger, METAR, TAF og TREND samt ændringer heraf
- 2) SIGMET, AIRMET, varsler og alarmeringer angående wind shear samt relevante specielle luftrapporter og flyvepladsvarsler«
- f) I punkt MET.OR.245 foretages følgende ændringer:
- i) litra b) affattes således:
- »b) koordinere med den organisation, der er ansvarlig for at give en NOTAM og/eller ASHTAM for at sikre, at meteorologiske oplysninger om vulkansk aske i SIGMET og NOTAM og/eller ASHTAM stemmer overens«
- ii) i litra f) foretages følgende ændringer:
- nr. 1) og 2) affattes således:
- »1) METAR, herunder aktuelle trykdata for flyvepladser og andre steder, TAF og TREND samt ændringer heraf
- 2) udsigter for højdevind, temperaturer i det øvre luftrum og signifikante en route-vejrphenomener samt ændringer heraf tillige med SIGMET, AIRMET og relevante specielle luftrapporter«
- nr. 6), 7) og 8) affattes således:
- »6) underretning om tropiske cykloner udstedt af et TCAC inden for sit ansvarsområde
- 7) underretning om vulkansk aske udstedt af et VAAC inden for sit ansvarsområde
- 8) modtagne oplysninger om tegn på vulkansk aktivitet og/eller et vulkansk udbrud efter aftale mellem det meteorologiske overvågningskontor og ACC/FIC.«
- iii) følgende tilføjes som litra g):
- »g) hvis de pågældende oplysninger foreligger, give de relevante lufttrafiktjenesteenheder, i overensstemmelse med lokale aftaler, oplysninger om udslip i atmosfæren af giftige kemikalier, som kan påvirke det luftrum, der anvendes til flyvninger inden for deres ansvarsområde.«
- g) Punkt MET.OR.250 affattes således:

**»MET.OR.250 SIGMET**

Et meteorologisk overvågningskontor skal:

- a) give og formidle SIGMET

- b) sikre, at SIGMET annulleres, når fænomenet ikke længere forekommer, eller ikke længere forventes at forekomme i det område, der er omfattet af SIGMET
  - c) sikre, at gyldighedsperioden for en SIGMET ikke overstiger 4 timer, og i det særlige tilfælde med SIGMET om en vulkansk askesky og tropiske cykloner skal den forlænges op til 6 timer
  - d) sikre, at SIGMET ikke udstedes mere end 4 timer, inden gyldighedsperioden begynder. I det særlige tilfælde med SIGMET om en vulkansk askesky og tropiske cykloner skal SIGMET udstedes så hurtigt som praktisk muligt, dog højst 12 timer før gyldighedsperiodens påbegyndelse, og de ajourføres mindst hver 6. time.«
- h) Punkt MET.OR.255 affattes således:

**»MET.OR.255 AIRMET**

Et meteorologisk overvågningskontor skal:

- a) give og formidle AIRMET, når den kompetente myndighed har konstateret, at trafiktætheden under flyveniveau 100 eller op til flyveniveau 150 i bjergrige områder, eller højere om nødvendigt, giver anledning til at udstede og formidle områdeudsigter til sådanne operationer
  - b) annullere AIRMET, når fænomenet ikke længere forekommer, eller ikke længere forventes at forekomme i området
  - c) sikre, at gyldighedsperioden for en AIRMET ikke overstiger 4 timer.«
- i) Punkt MET.OR.260, litra c), affattes således:
- »c) sikre, at områdeudsigter for flyvninger i lav højde, der udarbejdes til støtte for udstedelse af en AIRMET, udstedes hver 6. time med en gyldighedsperiode på 6 timer og transmitteres til de meteorologiske overvågningskontorer senest 1 time før gyldighedsperiodens begyndelse.«
- j) Punkt MET.OR.265, litra a), nr. 4), affattes således:
- »4) WAFC, internationale OPMET-databaser, internationale NOTAM-kontorer og centre, der i kraft af en regional luftfartsaftale er udpeget til at forestå driften af internetbaserede tjenester i luftfartens faste tjeneste«
- k) I punkt MET.OR.270 foretages følgende ændringer:
- i) indledningen affattes således:
    - »Et TCAC skal give:«
  - ii) Litra a), nr. 3), affattes således:
    - »3) WAFC, internationale OPMET-databaser og centre med ansvar for driften af internetbaserede tjenester i luftfartens faste tjeneste«
- l) I punkt MET.TR.200 foretages følgende ændringer:
- i) Den indledende sætning i litra a) affattes således:
    - »Lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR skal indeholde følgende elementer i den angivne rækkefølge:«
  - ii) Den indledende sætning i litra b) affattes således:
    - »I lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger:«
- m) MET.TR.205 affattes således:
- i) i litra a) foretages følgende ændringer:
    - nr. 1) affattes således:
      - »1) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR meldes vindretning og -hastighed henholdsvis i trin på 10 grader retvisende og 1 kt (0,5 m/s).«
    - i nr. 3) affattes indledningen således:

- »I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR:«
- nr. 3), iii), A), affattes således:
    - »A) 5 kt (2,5 m/s) eller derover i lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger, når der anvendes procedurer for støjbegrænsning,«
  - ii) i litra b) foretages følgende ændringer:
    - nr. 1) affattes således:
      - »1) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR skal sigtbarheden meldes i trin på 50 m, når sigtbarheden er lavere end 800 m; i trin på 100 m, når den er 800 m eller derover, men lavere end 5 km; i trin på 1 km, når sigtbarheden er 5 km eller derover, men lavere end 10 km; og den skal angives som 10 km, når sigtbarheden er på 10 km eller derover, undtagen når betingelserne for anvendelse af CAVOK er til stede.«
    - nr. 3) affattes således:
      - »3) I lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger skal sigtbarheden langs banen eller banerne meldes tillige med de måleenheder, der anvendes til at angive sigtbarhed.«
  - iii) litra c) affattes således:
    - nr. 1) affattes således:
      - »1) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR skal RVR meldes i trin på 25 m, når sigtbarheden er lavere end 400 m; i trin på 50 m, når denne er mellem 400 og 800 m; og i trin på 100 m, når denne er mere end 800 m.«
    - nr. 3) affattes således:
      - »3) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR:«
        - i) når RVR ligger over den maksimale værdi, der kan fastslås af det anvendte system, meldes dette med forkortelsen »ABV« i lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger og forkortelsen »P« i METAR efterfulgt af den maksimale værdi, der kan fastslås af systemet
        - ii) når RVR ligger under den minimale værdi, der kan fastslås af det anvendte system, meldes dette med forkortelsen »BLW« i lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger og forkortelsen »M« i METAR efterfulgt af den minimale værdi, der kan fastslås af systemet.«
    - i nr. 4), affattes indledningen således:

»I lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger:«
  - iv) i litra d) foretages følgende ændringer:
    - nr. 1) affattes således:
      - »1) I lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger skal observerede aktuelle vejrphenomener meldes med hensyn til type og karakter og bestemmes nærmere med hensyn til intensitet, alt efter hvad der er relevant.«
    - i nr. 3), affattes indledningen således:

»I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR skal følgende aktuelle vejrphenomeners karakter om fornødent meldes ved hjælp af deres respektive forkortelser og relevante kriterier alt efter tilfældet:«
    - i nr. 4), affattes indledningen således:

»I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR:«
  - v) i litra e) foretages følgende ændringer:
    - nr. 1) affattes således:
      - »1) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR skal højden af skybasen meldes i trin på 100 ft (30 m) op til 10 000 ft (3 000 m) og i trin på 1 000 ft (300 m) over 10 000 ft (3 000 m).«

- i nr. 3), affattes indledningen således:
  - »I lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger:«
- vi) i litra f) foretages følgende ændringer:
  - nr. 1) affattes således:
    - »1) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR skal lufttemperatur og dugpunkttemperatur meldes i trin på hele grader celsius.«
  - nr. 3) affattes således:
    - »3) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR skal det angives, hvis temperaturen er under 0 °C.«
- vii) i litra g) foretages følgende ændringer:
  - nr. 1) affattes således:
    - »1) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR skal QNH og QFE beregnes i tiendedele hektopascal og meldes i trin på hele hektopascal med fire cifre.«
  - i nr. 3), affattes indledningen således:
    - »I lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger:«
- n) I punkt MET.TR.210 foretages følgende ændringer:
  - i) litra a), nr. 3) i), affattes således:
    - »i) 2 minutter for lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger og for vindmålingsskærme i ATS-enheder«
  - ii) litra c), nr. 4) ii) A), affattes således:
    - »A) 1 minut for lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger og for RVR-skærme i ATS-enheder«
- o) I punkt MET.TR.215 foretages følgende ændringer:
  - i) litra e), nr. 5) affattes således:
    - »5) en SIGMET, og en AIRMET når en sådan udstedes, og hensigtsmæssige specielle luftrapporter af relevans for hele ruten«
  - ii) litra g) affattes således:
    - »g) Når udsigter for højdevind og temperatur i det øvre luftrum, jf. punkt MET.OR.275, litra a), nr. 1), leveres udformet som kort, skal de være »fixed-time« prognosekort for flyveniveauer, som er nærmere angivet i punkt MET.TR.275, litra b), nr. 3). Når udsigter for SIGWX-fænomener, jf. punkt MET.OR.275, litra a), nr. 2), leveres udformet som kort, skal de være »fixed-time« prognosekort for et lag af atmosfæren, der afgrænses af flyveniveauer, som er nærmere angivet i punkt MET.TR.275, litra c), og punkt MET.TR.275, litra d).«
- p) I punkt MET.TR.220 foretages følgende ændringer:
  - i) litra c) affattes således:
    - »c) Gyldighedsperioden for en rutinemæssig TAF skal være enten 9, 24 eller 30 timer, medmindre andet foreskrives af den kompetente myndighed under hensyntagen til trafikkravene for flyvepladser med en tjenestetid på under 9 timer. TAF skal indgives med henblik på transmission tidligst 1 time, før dens gyldighedsperiode indledes.«
  - ii) litra d) affattes således:
    - »d) Formidles SIGMET i digital form, skal den:
      - (1) formateres i overensstemmelse med en globalt, interoperabel informationsudvekslingsmodel, og der skal anvendes GML (Geography Markup Language)

(2) ledsages af relevante metadata.«

iii) litra g), nr. 1) og 2), affattes således:

- »1) der er 30 % eller 40 % sandsynlighed for alternative meteorologiske forhold i løbet af en specifik tidsperiode i udsigten, eller
- 2) der er 30 % eller 40 % sandsynlighed for midlertidige fluktuationer i de meteorologiske forhold i løbet af en specifik tidsperiode i udsigten.«

q) Punkt MET.TR.250 og MET.TR.255 affattes således:

#### »MET.TR.250 SIGMET

- a) Indholdet og rækkefølgen af elementer i en SIGMET skal være i overensstemmelse med den model, der er vist i tillæg 5A.
- b) Der findes tre typer SIGMET:
  - 1) SIGMET for en route-vejrphenomener, bortset fra vulkansk aske eller tropiske cykloner
  - 2) SIGMET for vulkansk aske
  - 3) SIGMET for tropiske cykloner.
- c) SIGMET-løbenummeret skal bestå af tre karakterer, hvoraf den ene er et bogstav og de to andre cifre.
- d) En SIGMET må kun omhandle et af de fænomener, der er angivet i tillæg 5A, og der skal benyttes passende forkortelser og følgende tærskelværdi for vindhastighed ved jorden på 34 kt (17 m/s) eller derover for tropisk cyklon.
- e) SIGMET vedrørende tordenvejr eller en tropisk cyklon må ikke indeholde henvisninger til turbulens og overisning.
- f) Formidles SIGMET i digital form, skal den:
  - 1) formateres i overensstemmelse med en globalt, interoperabel informationsudvekslingsmodel, og der skal anvendes GML (Geography Markup Language)
  - 2) ledsages af relevante metadata.

#### MET.TR.255 AIRMET

- a) Indholdet og rækkefølgen af elementer i en AIRMET skal være i overensstemmelse med den model, der er vist i tillæg 5A.
- b) Løbenummeret, der omtales i modellen i tillæg 5A, skal svare til antallet af AIRMET, som er udstedt for flyveinformationsregionen siden 00.01 UTC på den pågældende dag.
- c) Kun ét af de fænomener, der er nævnt i tillæg 5A, må angives i en AIRMET, og der skal benyttes passende forkortelser og følgende tærskelværdier, når fænomenet forekommer under flyveniveau 100 eller under flyveniveau 150 i bjergige områder eller højere endnu, hvis det er relevant:
  - (1) udbredte områder med en vindhastighed ved jorden på over 30 kt (15 m/s), med relevant retning og enheder
  - (2) udbredte områder berøres af nedsat sigtbarhed til mindre end 5 000 m, herunder det vejrphenomen, som forårsager den nedsatte sigtbarhed
  - (3) udbredte områder med BKN- eller OVC-skyer, og højden på basen er lavere end 1 000 ft (300 m) over jorden.
- d) AIRMET vedrørende tordenvejr eller cumulonimbuskyer må ikke indeholde henvisninger til turbulens og overisning.
- e) Formidles AIRMET i digital form, skal den:
  - (1) formateres i overensstemmelse med en globalt, interoperabel informationsudvekslingsmodel, og der skal anvendes GML (Geography Markup Language)
  - (2) ledsages af relevante metadata.«

r) Punkt MET.TR.260, litra c), affattes således:

- »c) Fastslår den kompetente myndighed, at tætheden af den trafik, der opererer under flyveniveau 100, gør det berettiget at udstede en AIRMET, skal der udstedes områdeudsigter for laget mellem jordniveau og flyveniveau 100 eller op til flyveniveau 150 i bjergrige områder, eller højere om nødvendigt, og de skal indeholde oplysninger om en route-vejrphenomener, som frembyder fare for flyvninger i lav højde, til støtte for udstedelsen af AIRMET og de supplerende oplysninger, der kræves for flyvninger i lav højde.«

s) Punkt MET.TR.265 affattes således:

**»MET.TR.265 Rådgivningscenter om vulkansk aske — ansvarsområder**

- a) Underretningsmeldinger om vulkansk aske skal udstedes i kortfattet, klart sprog og i overensstemmelse med den model, der er vist i tillæg 6. Findes der ikke forkortelser, skal teksten affattes i klart sprog på engelsk og holdes på et minimum.
- b) Formidles underretninger om vulkansk aske i digital form, skal de:
- (1) formateres i overensstemmelse med en globalt, interoperabel informationsudvekslingsmodel, og der skal anvendes GML (Geography Markup Language)
  - (2) ledsages af relevante metadata.
- c) Underretninger om vulkansk aske skal, når de udarbejdes i grafisk form, udstedes ved hjælp af formatet Portable Network Graphics (PNG).«
- t) I punkt MET.TR.270 tilføjes følgende litra c) og d):
- »c) Formidles underretninger om tropiske cykloner i digital form, skal de:
- (1) formateres i overensstemmelse med en globalt, interoperabel informationsudvekslingsmodel, og der skal anvendes GML (Geography Markup Language)
  - (2) ledsages af relevante metadata.
- d) Underretninger om tropiske cykloner skal, når de udarbejdes i grafisk form, udstedes ved hjælp af formatet Portable Network Graphics (PNG).«
- u) I punkt MET.TR.275, litra b), nr. 3), foretages følgende ændringer:
- i) nr. i), ii) og iii) affattes således:
- »i) vinddata for flyveniveau 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) og 530 (100 hPa)
  - ii) temperaturdata for flyveniveau 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) og 530 (100 hPa)
  - iii) luftfugtighedsdata for flyveniveau 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) og 180 (500 hPa).«
- ii) nr. viii) affattes således:
- »viii) flyveniveauers geopotentielle højde for flyveniveau 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) og 530 (100 hPa). «
- v) Tillæg 1 affattes således:

## »Tillæg 1

**Model for METAR***Signaturforklaring:*

- M = skal indgå obligatorisk  
 C = kan inddrages afhængig af de meteorologiske forhold eller observationsmetode  
 O = kan inddrages.

*Note 1:* Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer, der indgår i METAR, er angivet i en særskilt tabel efter denne model.

*Note 2:* Forkortelserne er forklaret nærmere i ICAO Doc 8400 »Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)«.

Element	Detaljeret indhold	Model(ler)		Eksempler
Angivelse af typen af melding (M)	Type melding (M)	METAR, METAR COR		METAR METAR COR
Stedindikator (M)	ICAO-stedindikator (M)	nnnn		YUDO
Observationstidspunkt (M)	Dag og reelt observationstidspunkt i UTC (M)	nnnnnZ		221630Z
Angivelse af en automatiseret eller manglende melding (C)	Identifikator for en automatiseret eller manglende melding (C)	AUTO eller NIL		AUTO NIL
METAR SLUT, HVIS MELDING IKKE FORELIGGER.				
Vind ved jorden (M)	Vindretning (M)	nnn	VRB	24004MPS VRB01MPS (24008KT) (VRB02KT) 19006 MPS (19012KT) 00000 MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Vindhastighed (M)	[P]nn[n]		
	Signifikante variationer af hastigheden (C)	G[P]nn[n]		12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Måleenheder (M)	MPS (eller KT)		
	Signifikante variationer af retningen (C)	nnnVnnn	—	02005MPS 350V070 (02010KT 350V070)



Element	Detaljeret indhold	Model(ler)			Eksempler	
Sigtbarhed (M)	Fremherskende eller minimum sigtbarhed (M)	nnnn			C A V O K	0350 CAVOK 7000 9999 0800
	Minimum sigtbarhed og retning for minimum sigtbarhed (C)	nnnn[N] eller nnnn[NE] eller nnnn[E] eller nnnn[SE] eller nnnn[S] eller nnnn[SW] eller nnnn[W] eller nnnn[NW]				2000 1200NW 6000 2800E 6000 2800
Banesynsvidde (C) (¹)	Elementets betegnelse (M)	R				R32/0400 R12R/1700 R16L/0650 R16C/0500 R16R/0450 R17L/0450
	Bane (M)	nn[L]/eller nn[C]/eller nn[R]/				
	Banesynsvidde (M)	[P eller M]nnnn				R14L/P2000 R10/M0050
	Banesynsvidde; hidtidig udviklingstendens (C)	U, D eller N				R12/1100U R26/0550N R20/0800D R12/0700
Aktuelt vejr (C)	Intensitet eller nærhed af aktuelle vejrforhold (C)	— eller +	—	VC		
	Karakteristik og type af aktuelle vejrforhold (M)	DZ eller RA eller SN eller SG eller PL eller DS eller SS eller FZDZ eller FZRA eller FZUP eller FC (²) eller SHGR eller SHGS eller SHRA eller SHSN eller SHUP eller TSGR eller TSGS eller TSRA eller TSSN eller TSUP eller UP	FG eller BR eller SA eller DU eller HZ eller FU eller VA eller SQ eller PO eller TS eller BCFG eller BLDU eller BLSA eller BLSN eller DRDU eller DRSA eller DRSN eller FZFG eller MIFG eller PRFG eller//	FG eller PO eller FC eller DS eller SS eller TS eller SH eller BLSN eller BLSA eller BLDU eller VA		RA HZ VCFG +TSRA FG VCSH +DZ VA VCTS -SN MIFG VCBLSA +TSRASN -SNRA DZ FG +SHSN BLSN UP FZUP TSUP FZUP //

Element	Detaljeret indhold	Model(ler)			Eksempler
Skylag (M)	Skymængde og højde af skybase eller vertikal sigtbarhed (M)	FEWnnn eller SCTnnn eller BKNnnn eller OVCnnn eller FEW/// eller SCT/// eller BKN/// eller OVC/// eller ///nnn eller //////	VVnnn eller VV///	NSC eller NCD	FEW015 VV005 OVC030 VV/// NSC SCT010 OVC020 BKN/// ///015
	Skytype (C)	CB eller TCU eller///	—		BKN009TCU NCD SCT008 BKN025CB BKN025//
Luft- og dugpunkttemperatur (M)	Luft- og dugpunkttemperatur (M)	[M]nn/[M]nn			17/10 02/M08 M01/M10
Trykværdier (M)	Elementets betegnelse (M)	Q			Q0995 Q1009 Q1022 Q0987
	QNH (M)	nnnn			
Supplerende oplysninger (C)	Nyligt vejr (C)	REFZDZ eller REFZRA eller REDZ eller RE[SH]RA eller RE-RASN eller RE[SH]SN eller RESG eller RESHGR eller RESHGS eller REBLSN eller RESS eller REDS eller RETSRA eller RETSSN eller RETSGR eller RETSGS eller RETS eller REFC eller REVA eller REPL eller REUP eller REFZUP eller RETSUP eller RESHUP			REFZRA RETSRA
	Wind shear (C)	WS Rnn[L] eller WS Rnn[C] eller WS Rnn[R] eller WS ALL RWY			WS R03 WS ALL RWY WS R18C
	Havoverfladetemperatur og havets tilstand eller signifikant bølgehøjde (C)	W[M]nn/Sn eller W[M]nn/Hn[n][n]			W15/S2 W12/H75

Element	Detaljeret indhold	Model(ler)					Eksempler
TREND-udsigt (O)	Ændringsindikator (M)	NOSIG	BECMG eller TEMPO				NOSIG BECMG FEW020 TEMPO
	Periode for ændring (C)		FMnnnn og/eller TLnnnn eller ATnnnn				25018G25MPS (TEMPO 25036G50KT) BECMG FM1030 TL1130 CAVOK
	Vind (C)		nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS (eller nnn[P]nn[G[P]nn]KT)				BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800
	Fremherskende sigtbarhed (C)		nnnn			C A V O K	9000 NSW BECMG FM1900 0500 +SNRA BECMG FM1100 SN TEMPO FM1130 BLSN TEMPO FM0330 TL0430 FZRA
	Vejrfænomen: intensitet (C)		— eller +	—	N S W	TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC	
	Vejrfænomen: karakteristik og type (C)		DZ eller RA eller SN eller SG eller PL eller DS eller SS eller FZDZ eller FZRA eller SHGR eller SHGS eller SHRA eller SHSN eller TSGR eller TSGS eller TSRA eller TSSN	FG eller BR eller SA eller DU eller HZ eller FU eller VA eller SQ eller PO eller FC eller TS eller BCFG eller BLDU eller BLSA eller BLSN eller DRDU eller DRSA eller DRSN eller FZFG eller MIFG eller PRFG		BECMG AT1130 OVC010 TEMPO TL1530 +SHRA BKN012CB	
	Skymængde og højde af skybase eller vertikal sigtbarhed (C)		FEWnnn eller SCTnnn eller BKNnnn eller OVCnnn	VVnnn eller VV///	N S C		
	Skytype (C)		CB eller TCU	—			

(1) Skal indgå, hvis sigtbarheden eller banesynsvidden er < 1 500 m; for højst fire baner.

(2) »Kraftig« anvendes til at angive tornado eller waterspout; »moderat« (ingen nærmere bestemmelse) for at angive »skypumper, der ikke rammer jorden.«

## Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer i TAF

Elementer		Interval	Detaljeringsgrad
Bane:(ingen enheder)		01-36	1
Vindretning:	° retvisende	000-360	10
Vindhastighed:	MPS	00-99	1
	KT	00-199 (*)	1
Sigtbarhed:	M	0000-0750	50
	M	0800-4 900	100
	M	5 000-9 000	1 000
	M	10 000-	0 (fast værdi: 9 999)
Banesynsvidde:	M	0000-0375	25
	M	0400-0750	50
	M	0800-2 000	100
Vertikal sigtbarhed:	30's M (100's FT)	000-020	1
Skyer: højde af skybase:	30's M (100's FT)	000-099	1
		100-200	10
Lufttemperatur: Dugpunkttemperatur:	°C	-80 - +60	1
QNH	hPa	0850-1 100	1
Havoverfladetemperatur:	°C	-10 - +40	1
Havets til stand:(ingen enheder)		0-9	1
Signifikant bølgehøjde:	M	0-999	0,1
Tilstand af banen:	Banekode: (ingen enheder)	01-36; 88; 99	1
	Aflejringer på bane: (ingen enheder)	0-9	1
	Udstrækning af kontaminering af banen: (ingen enheder)	1; 2; 5; 9	—
	Dybde af aflejringen: (ingen enheder)	00-90; 92-99	1
	Friktionskoefficient eller bremsning: (ingen enheder)	00-95; 99	1

(\*) Der er ikke luftfartsrelaterede krav om at melde vindhastigheder på 100 kt (50 m/s) eller derover; der er imidlertid indført en bestemmelse om, at vindhastigheder på op til 199 kt (99 m/s) om fornødent meldes med henblik på ikke-luftfartsrelaterede formål.

w) Tillæg 3 og 4 affattes således:

»Tillæg 3

### Model for TAF

#### Signaturforklaring:

- M = skal indgå obligatorisk  
 C = kan inddrages afhængig af de meteorologiske forhold eller observationsmetode  
 O = kan inddrages.

*Note 1:* Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer, der indgår i TAF, er angivet i en særskilt tabel neden for denne model.

*Note 2:* Forkortelserne er forklaret nærmere i ICAO Doc 8400 «Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)».

Element	Detaljeret indhold	Model(ler)	Eksempler
Angivelse af typen af udsigt (M)	Type udsigt (M)	TAF eller TAF AMD eller TAF COR	TAF TAF AMD TAF COR
Stedindikator (M)	ICAO-stedindikator (M)	nnnn	YUDO
Tidspunkt for udstedelse af udsigten (M)	Dag og tidspunkt for udstedelsen af udsigten i UTC (M)	nnnnnZ	160000Z
Angivelse af en manglende udsigt (C)	Manglende identifikator for udsigten (C)	NIL	NIL

#### TAF SLUT, HVIS UDSIGT IKKE FORELIGGER

Dage og gyldighedsperiode for udsigten (M)	Dage og gyldighedsperiode for udsigten i UTC (M)	nnnn/nnnn	0812/0918
Angivelse af en annulleret udsigt (C)	Identifikator for den annullerede udsigt (C)	CNL	CNL

#### TAF SLUT, HVIS UDSIGTEN ER ANNULLERET

Vind ved jorden (M)	Vindretning (M)	nnn eller VRB	24004MPS; VRB01MPS (24008KT); (VRB02KT) 19005 MPS (19010KT)
	Vindhastighed (M)	[P]nn[n]	00000 MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Signifikante variationer af hastigheden (C)	G[P]nn[n]	12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Måleenheder (M)	MPS (eller KT)	

Element	Detaljeret indhold	Model(ler)			Eksempler
Sigtbarhed (M)	Fremherskende sigtbarhed (M)	nnnn			C A V O K 0350 CAVOK 7000 9000 9999
Vejrforhold (C)	Intensiteten af vejrphenomenet (C) <sup>(1)</sup>	— eller +	—		
	Karakteristik og type af vejrphenomen (C)	DZ eller RA eller SN eller SG eller PL eller DS eller SS eller FZDZ eller FZRA eller SHGR eller SHGS eller SHRA eller SHSN eller TSGR eller TSGS eller TSRA eller TSSN	FG eller BR eller SA eller DU eller HZ eller FU eller VA eller SQ eller PO eller FC eller TS eller BCFG eller BLDU eller BLSA eller BLSN eller DRDU eller DRSA eller DRSN eller FZFG eller MIFG eller PRFG		RA HZ +TSRA FG -FZDZ PRFG +TSRASN SNRA FG
Skylag (M) <sup>(2)</sup>	Skymængde og højde af base eller vertikal sigtbarhed (M)	FEWnnn eller SCTnnn eller BKNnnn eller OVCnnn	VVnnn eller VV///	NSC	FEW010 VV005 OVC020 VV/// NSC SCT005 BKN012
	Skytype (C)	CB eller TCU	—		SCT008 BKN025CB
Temperatur (O) <sup>(3)</sup>	Elementets betegnelse (M)	TX			TX25/1013Z TN09/1005Z TX05/2112Z TNM02/2103Z
	Maksimumtemperatur (M)	[M]nn/			
	Dag og tidspunkt for forekomst af maksimumtemperatur (M)	nnnnZ			
	Elementets betegnelse (M)	TN			
	Minimumtemperatur (M)	[M]nn/			
	Dag og tidspunkt for forekomst af minimumtemperatur (M)	nnnnZ			

Element	Detaljeret indhold	Model(ler)			Eksempler
Forventede signifikante ændringer af et eller flere af de ovennævnte elementer i løbet af gyldighedsperioden (C)	Ændrings- ell. sandsynligheds-indikator (M)	PROB30 [TEMPO] eller PROB40 [TEMPO] eller BECMG eller TEMPO eller FM			
	Periode for forekomst eller ændring (M)	nnnn/nnnn eller nnnnnn			
	Vind (C)	nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS eller VRBnnMPS (eller nnn[P]nn[G[P]nn]KT eller VRBnnKT)			TEMPO 0815/0818 25017G25MPS (TEMPO 0815/0818 25034G50KT) TEMPO 2212/2214 17006G13MPS 1000 TSRA SCT010CB BKN020 (TEMPO 2212/2214 17012G26KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020)
	Fremherskende sigtbarhed (C)	nnnn	C A V O K	BECMG 3010/3011 00000MPS 2400 OVC010 (BECMG 3010/3011 00000KT 2400 OVC010) PROB30 1412/1414 0800 FG	
	Vejrfænomen: intensitet (C)	— eller +	—	NSW	BECMG 1412/1414 RA TEMPO 2503/2504 FZRA TEMPO 0612/0615 BLSN PROB40 TEMPO 2923/3001 0500 FG
	Vejrfænomen: karakteristisk og type (C)	DZ eller RA eller SN eller SG eller PL eller DS eller SS eller FZDZ eller FZRA eller SHGR eller SHGS eller SHRA eller SHSN eller TSGR eller TSGS eller TSRA eller TSSN	FG eller BR eller SA eller DU eller HZ eller FU eller VA eller SQ eller PO eller FC eller TS eller BCFG eller BLDU eller BLSA eller BLSN eller DRDU eller DRSA eller DRSN eller FZFG eller MIFG eller PRFG		

Element	Detaljeret indhold	Model(ler)			Eksempler
	Skymængde og højde af base eller vertikal sigtbarhed (C)	FEWnnn eller SCTnnn eller BKNnnn eller OVCnnn	VVnnn eller VV///	NSC	FM051230 15004MPS 9999 BKN020 (FM051230 15008KT 9999 BKN020) BECMG 1618/1620 8000 NSW NSC
	Skytype (C)	CB eller TCU TCU	—		BECMG 2306/2308 SCT015CB BKN020

<sup>(1)</sup> Skal indgå, når det er relevant. Ingen intensitetsangivelse for moderat intensitet.

<sup>(2)</sup> Op til fire skytag.

<sup>(3)</sup> Bestående af højst fire temperaturer (to maksimumtemperaturer og to minimumtemperaturer).

#### Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer i TAF

Elementer	Interval	Detaljeringsgrad
Vindretning: ° retvisende	000-360	10
Vindhastighed: MPS	00-99 (*)	1
	KT	0-199 (*)
Sigtbarhed: M	0000-0750	50
	M	0800-4 900
	M	5 000-9 000
	M	10 000 —
		0 (fast værdi: 9 999)
Vertikal sigtbarhed: 30's M (100's FT)	000-020	1
Sky: højde af skybase: 30's M (100's FT)	000-099 100-200	1 10
Lufttemperatur (maksimum og minimum): °C	-80 - +60	1

(\*) Der er ikke luftfartsrelaterede krav om at melde vindhastigheder på 100 kt (50 m/s) eller derover; der er imidlertid indført en bestemmelse om, at vindhastigheder på op til 199 kt (99 m/s) om fornødent meldes med henblik på ikke-luftfartsrelaterede formål.



## Tillæg 4

## Model for wind shear-varsler

## Signaturforklaring:

- M = skal indgå obligatorisk  
 C = kan indgå, når det er relevant.

Note 1: Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer, der indgår i varsler om wind shear, er vist i tillæg 8.

Note 2: Forkortelserne er forklaret nærmere i ICAO Doc 8400 »Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)»

Element	Detaljeret indhold	Model(ler)	Eksempel
Stedindikator for flyvepladsen (M)	Stedindikator for flyvepladsen	nnnn	YUCC
Angivelse af typen af melding (M)	Type af melding og løbenummer	WS WRNG [n]n	WS WRNG 1
Afsendelsestidspunkt og gyldighedsperiode (M)	Dag og tidspunkt for udstedelsen og i givet fald gyldighedsperiode i UTC	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] eller [VALID nnnnnn/nnnnnn]	211230 VALID TL 211330 221200 VALID 221215/221315

## SKAL WIND SHEAR-VARSLET ANNULLERES, SE NÆRMERE SIDST I MODELLEN

Fænomen (M)	Angivelse af fænomenet og hvor det befinder sig	[MOD] eller [SEV] WS IN APCH eller [MOD] eller [SEV] WS [APCH] RWYnnn eller [MOD] eller [SEV] WS IN CLIMB-OUT eller [MOD] eller [SEV] WS CLIMB-OUT RWYnnn eller MBST IN APCH eller MBST [APCH] RWYnnn eller MBST IN CLIMB-OUT eller MBST CLIMB-OUT RWYnnn	WS APCH RWY12 MOD WS RWY34 WS IN CLIMB-OUT MBST APCH RWY26 MBST IN CLIMB-OUT
Observeret, meldt eller forudsagt fænomen (M)	Angivelse af, hvorvidt fænomenet er observeret eller meldt og forventes at vare ved, eller om det er forudsagt (M)	REP AT nnnn nnnnnnnn eller OBS [AT nnnn] eller FCST	REP AT 1510 B747 OBS AT 1205 FCST
Nærmere oplysninger om fænomenet (C)	Beskrivelse af det fænomen, der giver anledning til at udstede wind shear-varsler	SFC WIND: nnn/nnMPS (eller nnn/nnKT) nnnM (nnnFT)-WIND: nnn/nnMPS (eller nnn/nnKT) eller nnKMH (eller nnKT) LOSS nnKM (eller nnNM) FNA RWYnn eller nnKMH (eller nnKT) GAIN nnKM (eller nnNM) FNA RWYnn	SFC WIND: 320/5MPS 60M-WIND: 360/13 MPS (SFC WIND: 320/10KT 200FT-WIND: 360/26KT) 60KMH LOSS 4KM FNA RWY13 (30KT LOSS 2NM FNA RWY13)

Element	Detaljeret indhold	Model(ler)	Eksempel
ELLER			
Annullering af wind shear-varsel	Annullering af wind shear-varsel med henvisning til dettes id	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn	CNL WS WRNG 1 211230/211330

x) Tillæg 5 udgår.

y) Følgende tilføjes som tillæg 5A og 5B:

»Tillæg 5A

### Model for SIGMET og AIRMET

#### Signaturforklaring:

M = skal indgå obligatorisk

C = kan indgå, når det er relevant og

= = en dobbelt linje angiver, at den efterfølgende tekst skal placeres på den efterfølgende linje.

Note: Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer, der indgår i SIGMET/AIRMET, er vist i tillæg 8.

Element	Detaljeret indhold	SIGMET-model	AIRMET-model	SIGMET-eksempler	AIRMET-eksempler
Stedindikator for FIR/CTA (M)	ICAO-stedindikatoren for den ATS-enhed, der betjener den FIR eller CTA, som SIGMET/AIRMET er rettet til	nnnn		YUCC YUDD	
Identifikation (M)	SIGMET- eller AIRMET-identifikation og løbenummer	SIGMET nnn	AIRMET [n][n]n	SIGMET U05 SIGMET I12	AIRMET 2 AIRMET 19 AIRMET B19
Gyldighedsperiode (M)	Datotidsgrupper med angivelse af gyldighedsperiode i UTC	VALID nnnnnn/nnnnnn		VALID 010000/010400 VALID 221215/221600 VALID 101520/101800 VALID 251600/252200 VALID 152000/160000 VALID 192300/200300	
Stedindikator for MWO (M)	Stedindikator for det MWO, der er ophavsmand til den pågældende SIGMET eller AIRMET, adskilt af en bindestreg	nnnn-		YUDO- YUSO-	

Element	Detaljeret indhold	SIGMET-model		AIRMET-model	SIGMET-eksempler	AIRMET-eksempler
Navnet på FIR/CTA (M)	Stedindikator og betegnelse for den FIR/CTA, for hvilken SIGMET/AIRMET udstedes	nnnn nnnnnnnnnn FIR/[UIR] eller nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR/[n]		YUCC AMS- WELL FIR YUDD SHAN- LON FIR/UIR YUDD SHAN- LON CTA	YUCC AMS- WELL FIR/2 YUDD SHAN- LON FIR

SKAL SIGMET ANNULERES, SE NÆRMERE SIDST I MODELLEN

Fænomen (M)	Beskrivelse af det fænomen, der er anledning til at udstede SIGMET/AIRMET	OBSC TS[GR] EMBD TS[GR] FRQ TS[GR] SQL TS[GR]  TC nnnnnnnnn PSN Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] CB eller TC NN PSN Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT nnnnnnnnnn] [PSN Nnn[nn] eller Snn[nn] Ennn [nn] eller Wnnn[nn]] VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND nnn/nn[n]MPS (eller SFC WIND nnn/nn [n]KT)  SFCVIS nnnnM (nn) ISOL TS[GR] OCNL TS[GR] MT OBSC BKN CLD nnn/[ABV] nnnnM (eller BKN CLD nnn/[ABV][n] nnnnFT) eller BKN CLD SFC/ [ABV]nnnnM (eller OVC CLD nnn/[ABV] nnnnFT) OVC CLD nnn/ [ABV]nnnnM (eller OVC CLD nnn/[ABV][n] nnnnFT) eller OVC CLD SFC/ [ABV]nnnnM (eller OVC CLD SFC/[ABV][n] nnnnFT) ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW	OBSC TS OBSC TSGR EMBD TS EMBD TSGR FRQ TS FRQ TSGR SQLTS SQLTSGR TC GLORIA PSN N10 W060 CB TC NN PSN S2030 E06030 CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS VA ERUPTION MT ASHVAL PSN S15 E073 VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND 040/40MPS SFC WIND 310/20KT SFC VIS 1500M (BR) ISOL TS ISOL TSGR OCNL TS OCNL TSGR MT OBSC BKN CLD 120/900M BKN CLD 400/3000FT BKN CLD SFC/3000M BKN CLD SFC/ABV10000- FT OVC CLD 270/ABV3000M OVC CLD 900/ABV10000- FT OVC CLD SFC/ABV10000- FT ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW
Observeret eller forudsagt fænomen (M)	Angivelse af, om oplysningerne er observeret og forventes at ville fortsætte, eller forudsagt	OBS [AT nnnnZ] eller FCST [AT nnnnZ]		OBS OBS AT 1210Z FCST OBS AT 1815Z	

Element	Detaljeret indhold	SIGMET-model	AIRMET-model	SIGMET-eksempler	AIRMET-eksempler
Beliggenhed (C)	Beliggenhed (der henvises til bredde og længde (i grader og minutter)	<p>Nnn[nn] Wnnn[nn] eller  Nnn[nn] Ennn[nn] eller  Snn[nn] Wnnn[nn] eller  Snn[nn] Ennn[nn]  eller  N OF Nnn[nn] eller  S OF Nnn[nn] eller  N OF Snn[nn] eller  S OF Snn[nn] eller  [OG]  W OF Wnnn[nn] eller  E OF Wnnn[nn] eller  W OF Ennn[nn] eller  E OF Wnnn[nn]  eller  N OF Nnn[nn] eller N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn]  eller S OF Snn[nn]  eller  W OF Wnnn[nn] eller W OF Ennn[nn] OG  E OF Wnnn[nn] eller E OF Ennn[nn]  eller  N OF LINE eller NE OF LINE eller E OF LINE eller SE OF LINE eller S OF LINE eller SW OF LINE eller W OF LINE eller NW OF LINE Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] [- Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] [- Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] [AND N OF LINE eller NE OF LINE eller E OF LINE eller SE OF LINE eller S OF LINE eller SW OF LINE eller W OF LINE eller NW OF LINE Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] [- Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] [- Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]]</p> <p>WI Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — [Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] (*)</p> <p>eller  APRX nnKM WID LINE BTN (eller nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] [- Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] [- Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] [- Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]]</p> <p>eller  ENTIRE FIR/UIR  eller  ENTIRE CTA  eller  WI nnnKM (eller nnnNM) OF TC CENTRE</p>		<p>N2020 W07005  N48 E010  S60 W160  S0530 E16530  N OF N50  S OF N5430  N OF S10  S OF S4530  W OF W155  E OF W45  W OF E15540  E OF E09015  N OF N1515 AND W OF E13530  S OF N45 AND N OF N40  N OF LINE S2520 W11510 — S2520  W12010  SW OF LINE N50 W005 — N60  W020  SW OF LINE N50 W020 — N45 E010  AND NE OF LINE N45 W020 — N40  E010  WI N6030 E02550 — N6055 E02500  —  N6050 E02630 — N6030 E02550  APRX 50KM WID LINE BTN N64  W017 — N60 W010 — N57 E010  ENTIRE FIR  ENTIRE FIR/UIR  ENTIRE CTA  WI 400KM OF TC CENTRE  WI 250NM OF TC CENTRE</p>	

Element	Detaljeret indhold	SIGMET-model	AIRMET-model	SIGMET-eksempler	AIRMET-eksempler
Niveau (C)	Flyveniveau eller -højde over havet	[SFC]/FLnnn eller [SFC]/nnnnM (eller [SFC]/[n]nnnnFT) eller FLnnn/nnn eller TOP FLnnn eller [TOP] ABV FLnnn eller [nnnn]/nnnnM (eller [[n]nnnn]/[n]nnnnFT) eller [nnnnM]/FLnnn (eller [[n]nnnnFT]/FLnnn) eller (*) TOP [ABV eller BLW] FLnnn		FL180 SFC/FL070 SFC/3000M SFC/10000FT FL050/080 TOP FL390 ABV FL250 TOP ABV FL100 3000M 2000/3000M 8000FT 6000/12000FT 2000M/FL150 10000FT/FL250 TOP FL500 TOP ABV FL500 TOP BLW FL450	
Bevægelse eller forventet bevægelse (C) (5)	Bevægelse eller forventet bevægelse (retning og hastighed) i forhold til en af de 16 kompasretninger eller angivelse af, at fænomenet er stationært	MOV N [nnKMH] eller MOV NNE [nnKMH] eller MOV NE [nnKMH] eller MOV ENE [nnKMH] eller MOV E [nnKMH] eller MOV ESE [nnKMH] eller MOV SE [nnKMH] eller MOV SSE [nnKMH] eller MOV S [nnKMH] eller MOV SSW [nnKMH] eller MOV SW [nnKMH] eller MOV WSW [nnKMH] eller MOV W [nnKMH] eller MOV WNW [nnKMH] eller MOV NW [nnKMH] eller MOV NNW [nnKMH] (eller MOV N [nnKT] eller MOV NNE [nnKT] eller MOV NE [nnKT] eller MOV ENE [nnKT] eller MOV E [nnKT] eller MOV ESE [nnKT] eller MOV SE [nnKT] eller MOV SSE [nnKT] eller MOV S [nnKT] eller MOV SSW [nnKT] eller MOV SW [nnKT] eller MOV WSW [nnKT] eller MOV W [nnKT] eller MOV WNW [nnKT] eller MOV NW [nnKT] eller MOV NNW [nnKT]) eller STNR		MOV SE MOV NNW MOV E 40KMH MOV E 20KT MOV WSW 20KT STNR	
Ændringer i intensitet (C)	Forventede ændringer i intensitet (C)	INTSF eller WKN eller NC		INTSF WKN NC	
Forventet tidspunkt (C) (5)	Angivelse af det forudsagte tidspunkt for fænomenet	FCST AT nnnnZ	—	OBS AT 2200Z	—
Forudsagt position (C) (5)	Forudsagt position for vulkansk askesky eller centrum for tropisk cyklon eller andre farlige fænomener <sup>6</sup> ved udløbet af SIGMET's gyldighedsperiode	Nnn[nn] Wnnn[nn] eller Nnn[nn] Ennn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Snn[nn] Ennn[nn] eller N OF Nnn[nn] eller S OF Nnn[nn] eller N OF Snn[nn] eller S OF Snn[nn] [AND] W OF Wnnn[nn] eller E OF Wnnn[nn] eller W OF Ennn[nn] eller E OF Wnnn[nn]	—	N30 W170 N OF N30 S OF S50 AND W OF E170 S OF N46 AND N OF N39 NE OF LINE N35 W020 — N45 W040 SW OF LINE N48 W020 — N43 E010 AND NE OF LINE N43 W020 — N38 E010 WI N20 W090 — N05 W090 — N10 W100	—

Element	Detaljeret indhold	SIGMET-model	AIRMET-model	SIGMET-eksempler	AIRMET-eksempler
		eller N OF Nnn[nn] eller N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] eller S OF Snn[nn] eller W OF Wnnn[nn] eller W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] eller E OF Ennn[nn] eller N OF LINE eller NE OF LINE eller E OF LINE eller SE OF LINE eller S OF LINE eller SW OF LINE eller W OF LINE eller NW OF LINE Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] [- Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] [AND N OF LINE eller NE OF LINE eller E OF LINE eller SE OF LINE eller S OF LINE eller SW OF LINE eller W OF LINE eller NW OF LINE Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] [- Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] eller WI Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] (*) eller APRX nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] eller		—N20W100— N20 W090 APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 — N57 W005 — N55 E010 — N55 E030 ENTIRE FIR ENTIRE FIR/UIR ENTIRE CTA TC CENTRE PSN N2740 W07345 NO VA EXP	

Element	Detaljeret indhold	SIGMET-model	AIRMET-model	SIGMET-eksempler	AIRMET-eksempler
		Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] [- Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]][- Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] eller ENTIRE FIR[UIR] eller ENTIRE CTA eller TC CENTRE PSN Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] <sup>(1)</sup> eller NO VA EXP <sup>(2)</sup>			
Gentagelse af elementer (C) <sup>(3)</sup>	Gentagelse af elementer omfattet af en SIGMET for vulkansk aske sky eller tropisk cyklon	[OG]	—	OG	—

## ELLER

Annullering af SIGMET/AIRMET (C)	Annullering af SIGMET/AIRMET med henvisning til dens id	CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn eller CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR] <sup>(2)</sup>	CNL AIRMET [n][n]n nnnnnn/nnnnn- n	CNL SIGMET B04 101200/1- 01600 CNL SIGMET I07 251030/25- 1430 VA MOV TO YUDO FIR	CNL AIRMET 05 151520/1518- 00
----------------------------------	---	--	---	--	-------------------------------------

<sup>(1)</sup> Kun for SIGMET i forbindelse med tropiske cykloner.

<sup>(2)</sup> Kun for SIGMET i forbindelse med vulkansk askesky.

<sup>(3)</sup> Skal anvendes i tilfælde af to vulkanske askeskyer eller to centre for tropiske cykloner, som på samme tid berører det pågældende FIR.

<sup>(4)</sup> Antallet af koordinater skal holdes på et minimum og bør normalt ikke overstige syv.

<sup>(5)</sup> Elementerne »forudsagt tidsperiode« og »forudsagt position« må ikke anvendes sammen med elementet »bevægelse eller forventet bevægelse«.

**Note:** Kraftig eller moderat tilisning og kraftig eller moderat turbulens (SEV ICE, MOD ICE, SEV TURB, MOD TURB) i tilknytning til tordenvejr, cumulonimbus skyer eller tropiske cykloner må ikke indgå.

## Tillæg 5B

**Model for specielle luftrapporter (uplink)***Signaturforklaring:*

M = skal indgå obligatorisk som led i enhver speciel luftrapport (uplink)

C = kan indgå, når det er relevant

= = en dobbelt linje angiver, at den efterfølgende tekst skal placeres på den efterfølgende linje.

*Note:* Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer, der indgår i specielle luftrapporter, er vist i tillæg 8.

Element	Detaljeret indhold	Model	Eksempler
Identifikation (M)	Speciel luftrapport (uplink) identifikation	ARS	ARS
Luffartøjsidentitetsbetegnelse (M)	Luffartøjets radiokaldesignal	nnnnnn	VA812
Observeret fænomen (M)	Beskrivelse af det observerede fænomen, der giver anledning til at udstede den specielle luftrapport	TS TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA [MT nnnnnnnnn] MOD TURB MOD ICE	TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA VA MTASHVAL5 MOD TURB MOD ICE
Observationstidpunkt (M)	Tidspunkt for observation af det observerede fænomen	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1210Z
Beliggenhed (C)	Beliggenhed (hvor der henvises til breddegrad og længdegrad (i grader og (minutter)) af det observerede fænomen	NnnnnWnnnnn eller NnnnnEnnnnn eller SnnnnWnnnnn eller SnnnnEnnnnn	N2020W07005 S4812E01036
Niveau (C)	Flyveniveau eller -højde over havet for det observerede fænomen	FLnnn eller FLnnn/nnn eller nnnnM (eller [n]nnnnFT)	FL390 FL180/210 3000M 12000FT

z) Tillæg 6, 7 og 8 affattes således:

»Tillæg 6

**Model for en underretning om vulkansk aske***Signaturforklaring:*

M = skal indgå obligatorisk

O = kan inddrages

= = en dobbelt linje angiver, at den efterfølgende tekst skal placeres på den efterfølgende linje.

*Note 1:* Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer, der indgår i en underretning om vulkansk aske, er vist i tillæg 8.



Note 2: Forkortelserne er forklaret nærmere i ICAO Doc 8400 »Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)».

Note 3: Et »kolon« skal obligatorisk indgå efter hver overskrift for elementer.

Note 4: Numrene 1 til 18 er kun medtaget af hensyn til klarheden, og de indgår ikke i den underretning, som er illustreret i eksemplet.

Element		Detaljeret indhold	Model(ler)		Eksempler	
1	Angivelse af typen af melding (M)	Type af melding	VA ADVISORY		VA ADVISORY	
2	Afsendelsestidspunkt (M)	År, måned, dag, tidspunkt i UTC	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ	DTG:	20080923/0130Z
3	Betegnelse for VAAC (M)	Betegnelse for VAAC	VAAC:	nnnnnnnnnnnn	VAAC:	TOKYO
4	Vulkanens navn (M)	Vulkanens navn og IAVCEI-nummer (International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior number)	VULKAN:	nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn] eller UKENDT eller IKKE NAVNGIVET	VULKAN: VULKAN:	KARYMSKY 1000-13 IKKE NAVNGIVET
5	Vulkanens beliggenhed (M)	Vulkanens beliggenhed i grader og minutter	PSN:	Nnnnn eller Snnnn Wnnnnn eller Ennnnn eller UKENDT	PSN: PSN:	N5403 E15927 UKENDT
6	Stat eller region (M)	Stat, eller region hvis asken ikke meldes at befinde sig over en stat	OMRÅDE:	nnnnnnnnnnnnnnnn	OMRÅDE:	RUSLAND
7	Toppens elevation (M)	Toppens elevation i m (eller ft)	TOP-PENS ELEV:	nnnnM (eller nnnnnFT)	TOP-PENS ELEV:	1536M
8	Underretning nr. (M)	Underretning nr.: Fuld angivelse af år og melding nr. (særskilt sekvens for hver vulkan)	UNDER-RETNING NR.:	nnnn/nnnn	UNDER-RETNING NR.:	2008/4
9	Informationskilde (M)	Informationskilde angives i fritekst	INFO-KILDE:	Fritekst på op til 32 karakterer	INFO-KILDE:	MTSAT-1R KVERT KEMSD

Element		Detaljeret indhold	Model(ler)		Eksempler	
10	Farvekode (O)	Luftfartsfarvekode	LUFT-FARTS-FARVEKODE:	RØD eller ORANGE eller GUL eller GRØN eller UKENDT eller IKKE OPGIVET eller NIL	LUFT-FARTS-FARVEKODE:	RØD
11	Nærmere oplysninger om udbrud (M)	Nærmere oplysninger om udbrud (herunder dag/tidspunkt for udbrud (ene))	NÆRMERE OP- LYSNIN- GER OM UDBRUD:	Fritekst på op til 64 karakterer eller UKENDT	NÆRMERE OP- LYSNIN- GER OM UDBRUD:	UDBRUD RAPPORTERET 20080923/0000Z FL300
12	Tidspunkt for observation (eller estimat) af vulkanske askeskyer (M)	Dag og tidspunkt (i UTC) for observation (eller estimat) af vulkanske askeskyer	OBS (eller EST) VA DTG:	nn/nnnnZ	OBS VA DTG:	23/0100Z
13	Observeret eller estimeret vulkanske askeskyer (M)	Horisontal (i grader og minutter) og vertikal udstrækning på tidspunktet for observation af de observerede eller estimerede vulkanske askeskyer eller, hvis basen er ukendt, toppen af de observerede eller estimerede vulkanske askeskyer De observerede eller estimerede vulkanske askeskyers bevægelse	OBS VA CLD eller EST VA CLD:	TOPFLnn eller SFC/FLnn eller FLnn/nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]— Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] MOV N nnKMH (eller KT) eller MOV NE nnKMH (eller KT) eller MOV E nnKMH (eller KT) eller MOV SE nnKMH (eller KT) eller MOV S nnKMH (eller KT) eller MOV SW nnKMH (eller KT) eller MOV W nnKMH (eller KT) eller MOV NW nnKMH (eller KT) eller VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA	OBS VA CLD:	FL250/300 N5400 E15930 — N5400 E16100 — N5300 E15945 MOV SE 20KT SFC/FL200 N5130 E16130 — N5130 E16230 — N5230 E16230 — N5230 E16130 MOV SE 15KT TOP FL240 MOV W 40KMH VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA WIND FL050/070 180/12 MPS

Element		Detaljeret indhold		Model(ler)		Eksempler	
				WIND FLnnn/nnn nnn/nn[n]MPS (or KT) (°) el- ler WIND FLnnn/nnn VRBnnMPS (eller KT) eller WIND SFC/FLnnn nnn/nn[n]MPS (eller KT) el- ler WIND SFC/FLnnn VRBnnMPS (eller KT)			
14	Forudsagt højde og position af vulkanske askeskyer (+ 6 HR) (M)	Dag og tidspunkt (i UTC) (6 timer fra tidspunktet for observation (eller estimat) af vulkanske askeskyer, jf. punkt 12) Forudsagt højde og position (i grader og minutter) for hver enkelt vulkansk askeskymasse for dette faste gyldighedstidspunkt	FCST VA CLD +6 HR:	nn/nnnnZ SFC eller FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]— Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]— Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]] (°) eller NO VA EXP eller NOT AVBL eller NOT PROVIDED	FCST VA CLD +6 HR:	23/0700Z FL250/350 N5130 E16030 — N5130 E16230 — N5330 E16230 — N5330 E16030 SFC/FL180 N4830 E16330 — N4830 E16630 — N5130 E16630 — N5130 E16330 NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED	
15	Forudsagt højde og position af de vulkanske askeskyer (+ 12 HR) (M)	Dag og tidspunkt (i UTC) (12 timer fra tidspunktet for observation (eller estimat) af vulkanske askeskyer, jf. punkt 12) Forudsagt højde og position (i grader og minutter) for hver enkelt vulkansk askeskymasse for dette faste gyldighedstidspunkt	FCST VA CLD +12 HR:	nn/nnnnZ SFC eller FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]— Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]— Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]— Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]] (°) eller NO VA EXP eller NOT AVBL eller NOT PROVIDED	FCST VA CLD +12 HR:	23/1300Z SFC/FL270 N4830 E16130 — N4830 E16600 — N5300 E16600 — N5300 E16130 NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED	

Element		Detaljeret indhold	Model(ler)		Eksempler	
				Ennn[nn] eller NO VA EXP eller NOT AVBL eller NOT PROVIDED		
16	Forudsagt højde og position af vulkanske askeskyer (+ 18 HR) (M)	Dag og tidspunkt (i UTC) (18 timer fra tidspunktet for observation (eller estimeret) af vulkanske askeskyer, jf. punkt 12) Forudsagt højde og position (i grader og minutter) for hver enkelt vulkansk askeskymasse for dette faste gyldighedstidspunkt	FCST VA CLD +18 HR:	nn/nnnnZ SFC eller FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] — Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] eller NO VA EXP eller NOT AVBL eller NOT PROVIDED	FCST VA CLD +18 HR:	23/1900Z NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED
17	Bemærkninger (M)	Bemærkninger efter behov	RMK:	Fritekst på op til 256 karakterer eller NIL	RMK:	LATEST REP FM KVERT (0120Z) IN- DICATES ERUP- TION HAS CEASED. TWO DISPERSING VA CLD ARE EVI- DENT ON SATEL- LITE IMAGERY NIL
18	Næste underretning (M)	År, måned, dag og tidspunkt i UTC	NXT AD- VISORY:	nnnnnnnn/nnnnZ eller WID LINE BTN)] nnnnnnnn/nnnnZ eller NO FURTHER ADVISO- RIES Iler WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ	NXT AD- VISORY:	20080923/0730Z NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ NO FURTHER ADVI- SORIES WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ

<sup>(1)</sup> Op til 4 udvalgte lag.

<sup>(2)</sup> Hvis der meldes om en vulkansk askesky (f.eks. AIREP), men den ikke kan påvises i satellitdata.

## Tillæg 7

## Model for en underretning om tropiske cykloner

## Signaturforklaring:

= = en dobbelt linje angiver, at den efterfølgende tekst skal placeres på den efterfølgende linje.

*Note 1:* Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer, der indgår i en underretning om tropisk cyklon, er vist i tillæg 8.

*Note 2:* Forkortelserne er forklaret nærmere i ICAO Doc 8400 »Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)«.

*Note 3:* Alle elementerne er obligatoriske.

*Note 4:* Et »kolon« skal obligatorisk indgå efter hver overskrift for elementer.

*Note 5:* Numrene 1 til 19 er kun medtaget af hensyn til klarheden, og de indgår ikke i den underretning, som er illustreret i eksemplet.

Element	Detaljeret indhold	Model(ler)	Eksempler	
1	Angivelse af typen af melding	Type af melding	TC ADVISORY	TC ADVISORY
2	Afsendelsestidspunkt	År, måned, dag og tidspunkt i UTC for udstedelsen	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ	DTG: 20040925/1600Z
3	Betegnelse for TCAC	Betegnelse for TCAC (stedindikator eller fulde navn)	TCAC: nnnn eller nnnnnnnnnn	TCAC: YUFO TCAC: MIAMI
4	Den tropiske cyklons navn	Den tropiske cyklons navn eller »NN« for en unavngiven tropisk cyklon	TC: nnnnnnnnnnnn eller NN	TC: GLORIA
5	Underretning nr.	Underretning nr. (begyndende med »01« for hver tropisk cyklon)	NR: nn	NR: 01
6	Position af centrum	Position af den tropiske cyklons centrum (i grader og minutter)	PSN: Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]	PSN: N2706 W07306

Element	Detaljeret indhold	Model(ler)	Eksempler	
7	Bevægelsesretning og -hastighed	Bevægelsesretning og -hastighed angives i 16 kompasretninger og km/t (eller kt) eller som langsom bevægelse (< 6 km/t (3 kt)) eller stationær (< 2 km/t (1 kt))	MOV: N nnKMH (eller KT) eller NNE nnKMH (eller KT) eller NE nnKMH (eller KT) eller ENE nnKMH (eller KT) eller E nnKMH (eller KT) eller ESE nnKMH (eller KT) eller SE nnKMH (eller KT) eller SSE nnKMH (eller KT) eller S nnKMH (eller KT) eller SSW nnKMH (eller KT) eller SW nnKMH (eller KT) eller WSW nnKMH (eller KT) eller W nnKMH (eller KT) eller WNW nnKMH (eller KT) eller NW nnKMH (eller KT) eller NNW nnKMH (eller KT) eller SLW eller STNR	MOV: ABV 20KMH
8	Centralt tryk	Centralt tryk (hPa)	C: nnnHPA	C: 965HPA
9	Maksimal vind ved jorden	Maksimal vind ved jorden nær centrum (målt i gennemsnit over 10 minutter, i m/s (eller kt))	MAX WIND: nn[n]MPS (eller nn[n]KT)	MAX WIND: 22 MPS
10	Udsigt for centerets position (+ 6 HR)	Dag og tidspunkt (i UTC) (6 timer fra »DTG«, jf. punkt 2) udsigt (i grader og minutter) for positionen af den tropiske cyklons centrum	FCST PSN +6 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]	FCST PSN +6 HR: 25/2200Z N2748 W07350
11	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (+ 6 HR)	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (6 timer fra »DTG«, jf. punkt 2)	FCST MAX WIND +6 HR: nn[n]MPS (eller nn[n]KT)	FCST MAX WIND +6 HR: 22 MPS

Element	Detaljeret indhold	Model(ler)	Eksempler	
12	Udsigt for centerets position (+ 12 HR)	Dag og tidspunkt (i UTC) (12 timer fra »DTG«, jf. punkt 2) udsigt (i grader og minutter) for positionen af den tropiske cyklons centrum	FCST PSN+12 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]	FCST PSN 26/0400Z +12 HR: N2830 W07430
13	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (+ +12 HR)	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (12 timer fra »DTG«, jf. punkt 2)	FCST MAX WIND +12 HR: nn[n]MPS (eller nn[n]KT)	FCST MAX WIND +12 HR: 22 MPS
14	Udsigt for centerets position (+ 18 HR)	Dag og tidspunkt (i UTC) (18 timer fra »DTG«, jf. punkt 2) udsigt (i grader og minutter) for positionen af den tropiske cyklons centrum	FCST PSN+18 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]	FCST PSN 26/1000Z +18 HR: N2852 W07500
15	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (+ +18 HR)	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (18 timer fra »DTG«, jf. punkt 2)	FCST MAX WIND +18 HR: nn[n]MPS (eller nn[n]KT)	FCST MAX WIND +18 HR: 21 MPS
16	Udsigt for centerets position (+ 24 HR)	Dag og tidspunkt (i UTC) (24 timer i døgnet og syv dage om ugen fra »DTG«, jf. punkt 2) udsigt (i grader og minutter) for positionen af den tropiske cyklons centrum	FCST PSN+24 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]	FCST PSN 26/1600Z +24 HR: N2912 W07530
17	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (+ +24 HR)	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (24 timer i døgnet og syv dage om ugen efter »DTG«, jf. punkt 2)	FCST MAX WIND +24 HR: nn[n]MPS (eller nn[n]KT)	FCST MAX WIND +24 HR: 20 MPS
18	Bemærkninger	Bemærkninger efter behov	RMK: Fritekst på op til 256 karakterer eller NIL	RMK: NIL
19	Forventet tidspunkt for udstedelse af næste rådgivning	Forventet år, måned, dag og tidspunkt (UTC) for udstedelse af næste underretning	NXT MSG: [BFR] nnnnnnnn/nnnnZ eller NO MSG EXP	NXT MSG: 20040925/2000Z

## Tillæg 8

**Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer, der indgår i underretninger om vulkansk aske, underretninger om tropiske cykloner, SIGMET, AIRMET, flyvepladsvarsler og wind shear-varsler**

Elementer	Interval	Detaljeringsgrad	
Toppens elevation:	M	000-8 100	1
	FT	000-27 000	1
Underretning nr.:	for VA (indeks) <sup>(1)</sup>	000-2 000	1
	for TC (indeks) <sup>(1)</sup>	00-99	1
Maksimal vind ved jorden:	MPS	00-99	1
	KT	00-199	1
Centralt tryk:	hPa	850-1 050	1
Vindhastighed ved jorden:	MPS	15-49	1
	KT	30-99	1
Sigtbarhed ved jorden:	M	0000-0750	50
	M	0800-5 000	100
Sky: højde af base:	M	000-300	30
	FT	000-1 000	100
Sky: højde af toppen:	M	000-2 970	30
	M	3 000-20 000	300
	FT	000-9 900	100
	FT	10 000-60 000	1 000
Bredde:	° (grader)	00-90	1
	(minutter)	00-60	1
Længde:	° (grader)	000-180	1
	(minutter)	00-60	1
Flyveniveauer:		000-650	10
Bevægelse:	KMH	0-300	10
	KT	0-150	5

<sup>(1)</sup> ikkedimensionelt.



6) Bilag VI affattes således:

»BILAG VI

## SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF LUFTFARTSINFORMATIONSTJENESTER

### (Del-AIS)

SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF LUFTFARTSINFORMATIONSTJENESTER  
(AIS.OR)

#### AFDELING 1 — GENERELLE KRAV

##### **AIS.OR.100 Luftfartsinformationsledelse**

Udøvere af luftfartsinformationstjenester (AIS) skal tilvejebringe informationsstyringsressourcer og -procedurer, som er tilstrækkelige til at sikre rettidig indsamling, behandling, lagring, integration, udveksling og formidling af kvalitetssikrede luftfartsdata og luftfartsinformation inden for ATM-systemet.

##### **AIS.OR.105 Luftfartsinformationstjenesteudøveres ansvarsområde**

AIS-udøvere skal sikre tilvejebringelsen af luftfartsdata og luftfartsinformation, der er nødvendig for luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet.

AIS-udøvere skal modtage, indsamle eller sammenstille, redigere, formatere, offentliggøre, opbevare og distribuere luftfartsdata og luftfartsinformation vedrørende en medlemsstats samlede område samt de områder på åbent hav, for hvilke medlemsstaten har ansvaret for at udøve luftrafik tjenester.

AIS-udøvere sikrer, at luftfartsdata og luftfartsinformation står til rådighed for:

- (1) personale, der medvirker i flyveoperationer, herunder flyvebesætninger, flyveplanlægning og flyvesimulatorer
- (2) ATS-udøvere, som er ansvarlige for flyveinformationstjeneste, og
- (3) de tjenester, der er ansvarlige for information forud for flyvning.

AIS-udøvere skal stille tjenester til rådighed alle døgnets 24 timer med henblik på udfærdigelse og udstedelse af NOTAM inden for deres ansvarsområde og med henblik på den information forud for flyvning, der er nødvendig i forbindelse med ruteetaper med afgang fra flyvepladsen/helikopterlandingspladsen inden for deres ansvarsområde.

AIS-udøvere skal stille luftfartsdata og luftfartsinformation til rådighed for andre AIS-udøvere, i det omfang disse anmoder herom.

AIS-udøvere sikrer, at der findes procedurer til at vurdere og afbøde sikkerhedsrisici for luftfarten, der opstår som følge af data- og informationsfejl.

AIS-udøvere skal klart angive, at luftfartsdata og luftfartsinformation, der stilles til rådighed for og på vegne af en medlemsstat, henhører under denne medlemsstats myndighed, uanset hvilket format der benyttes i forbindelse med tilrådighedsstillelse.

#### AFDELING 2 — DATAKVALITETSSTYRING

##### **AIS.OR.200 Generelt**

AIS-udøvere skal sikre, at:

- a) luftfartsdata og luftfartsinformation stilles til rådighed i overensstemmelse med de specifikationer, der er fastsat i luftfartsdatakataloget, jf. tillæg 1 til bilag III (del-ATM/ANS.OR)
- b) datakvaliteten opretholdes, og
- c) der anvendes automatisering for at muliggøre behandling og udveksling af digitale luftfartsdata.

**AIS.OR.205 Formelle ordninger**

AIS-udøvere skal sikre, at der indgås formelle ordninger med:

- a) alle parter, der transmitterer data til dem, og
- b) andre AIS-udøvere, når de udveksler luftfartsdata og luftfartsinformation med disse.

**AIS.OR.210 Udveksling af luftfartsdata og luftfartsinformation**

AIS-udøvere skal sikre, at:

- a) luftfartsdatas format er baseret på en model til udveksling af luftfartsinformation, der er udformet til at være globalt interoperabel, og
- b) luftfartsdata udveksles elektronisk.

**AIS.OR.215 Værktøj og software**

AIS-udøvere skal sikre, at værktøjer og software, der anvendes til at støtte eller automatisere luftfartsdata- og luftfartsinformationsprocesser, udfører deres funktioner uden på ugunstig vis at påvirke kvaliteten af luftfartsdata og luftfartsinformation.

**AIS.OR.220 Validering og verifikation**

AIS-udøvere skal sikre, at verifikations- og valideringsteknikker anvendes, således at luftfartsdataene opfylder de tilknyttede datakvalitetskrav (DQR), der er specificeret i punkt AIS.TR.200.

**AIS.OR.225 Metadata**

AIS-udøvere skal indsamle og opbevare metadata.

**AIS.OR.230 Påvisning af datafejl og autentificering**

AIS-udøvere skal sikre, at:

- a) der anvendes digitale datafejldetekteringsteknikker i forbindelse med transmission og lagring af luftfartsdata til støtte for de relevante dataintegritetsniveauer som specificeret i punkt AIS.TR.200, litra c), og
- b) at overførslen af luftfartsdata er underlagt en passende autentificeringsprocedure, således at modtagerne kan få bekræftet, at data eller oplysninger er transmitteret af en godkendt kilde.

**AIS.OR.235 Fejlrapportering, fejlmåling og korrigerende handlinger**

AIS-udøvere skal sikre, at fejlrapportering, fejlmåling og ordninger vedrørende korrigerende handlinger etableres og vedligeholdes.

**AIS.OR.240 Databegrænsninger**

AIS-udøvere skal i luftfartsinformationsprodukterne, bortset fra NOTAM, udpege de luftfartsdata og luftfartsinformation, der ikke opfylder DQR.

**AIS.OR.250 Krav om sammenhæng**

Hvis luftfartsdata eller luftfartsinformation duplikeres i mere end én medlemsstats AIP, etablerer den AIS-udøver, som er ansvarlig for disse AIP, ordninger for at sikre sammenhæng i den dupliserede information.

## AFDELING 3 — LUFTFARTSINFORMATIONSPRODUKTER

**AIS.OR.300 Generelt — luftfartsinformationsprodukter**

Hvis luftfartsdata og luftfartsinformation stilles til rådighed i flere formater, skal AIS-udøvere sikre, at der gennemføres procedurer for at sikre data- og informationssammenhæng på tværs af disse formater.

**Kapitel 1 — Luftfartsinformation i en standardiseret præsentation****AIS.OR.305 Luftfartsinformationspublikation (AIP)**

AIS-udøvere skal udstede en AIP.

**AIS.OR.310 AIP-ændringer**

AIS-udøvere skal:

- a) udstede permanente ændringer af AIP i form af AIP-ændringer og
- b) sikre, at AIP ændres eller genudstedes med regelmæssige mellemrum, hvis det er nødvendigt for at sikre, at oplysningerne er fuldstændige og ajourførte.

**AIS.OR.315 AIP-tillæg**

AIS-udøvere skal:

- a) i form af AIP-tillæg udstede midlertidige ændringer med en lang gyldighedsperiode — tre måneder eller derover — og oplysninger med en kort gyldighedsperiode, som indeholder omfattende tekst og/eller grafik
- b) regelmæssigt stille en tjekliste over de gyldige AIP-tillæg til rådighed og
- c) offentliggøre et nyt AIP-tillæg som erstatning i tilfælde af fejl i et AIP-tillæg, eller hvis gyldighedsperioden for et AIP-tillæg ændres.

**AIS.OR.320 AIC (Aeronautical information circular)**

AIS-udøvere skal udstede et AIC som en eller flere af følgende:

- a) en langsigtet prognose angående større ændringer mht. lovgivning, forskrifter, procedurer eller faciliteter
- b) oplysninger, som udelukkende er forklarende eller rådgivende, og som har betydning for flyvesikkerheden
- c) oplysninger eller underretninger af forklarende eller vejledende art om tekniske, lovgivningsmæssige eller rent administrative anliggender.

AIS-udøvere skal mindst en gang om året tage gyldigheden af gældende AIC op til fornyet overvejelse.

**AIS.OR.325 Aeronautiske kort**

AIS-udøvere sikrer, at følgende aeronautiske kort, hvis de stilles til rådighed:

- a) indgår i AIP eller udbydes særskilt til modtagere af AIP:
  - (1) flyvepladshindringskort— type A
  - (2) kort over flyvepladsen/helikopterflyvepladsen
  - (3) kort over flyvepladsens trafikområde
  - (4) kort over luftfartøjsstandpladser/docking
  - (5) kort over præcisionsindflyvningsterræn
  - (6) kort over ATC-overvågningens minimumshøjde over havet
  - (7) kort over området

- (8) standard indflyvningskort — instrument (STAR)
  - (9) standard udflyvningskort — instrument (SID)
  - (10) instrumentindflyvningskort
  - (11) visuelindflyvningskort og
  - (12) en route-kort og
- b) stilles til rådighed som led i luftfartsinformationsprodukterne:
- (1) flyvepladshindringskort — type B
  - (2) verdenskort for luftfart 1:1 000 000
  - (3) verdenskort for luftfart 1:500 000
  - (4) flyvekort — lille målestok og
  - (5) positionsbestemmelseskort (plotting chart).

### **AIS.OR.330 NOTAM**

AIS-udøvere skal:

- a) straks udstede en NOTAM, hvis de oplysninger, der skal distribueres, er midlertidige og med en kort gyldighedsperiode, hvis der er tale om permanente ændringer af betydning for operationerne eller midlertidige ændringer med en lang gyldighedsperiode, eller de foretages med kort varsel, medmindre der er tale om en omfattende tekst og/eller grafik, og
- b) i form af en NOTAM udstede oplysninger vedrørende etablering, tilstand eller ændring i forbindelse med enhver luftfartsfacilitet, tjeneste, procedure eller fare, hvorom betimelig viden er nødvendig for personale, som medvirker i flyveoperationer

Efterlevelsen af punkt AIS.OR.200 må ikke forhindre hastende distribution af luftfartsinformation, der er nødvendig af hensyn til flyvesikkerheden.

## **Kapitel 2 — Digitale datasæt**

### **AIS.OR.335 Generelt — Digitale datasæt**

AIS-udøvere skal sikre, at digitale data, hvis sådanne står til rådighed, findes i form af følgende datasæt:

- (1) AIP-datasæt
- (2) terrændatasæt
- (3) hindringsdatasæt
- (4) flyvepladskortlægningsdatasæt og
- (5) datasæt for instrumentflyvningsprocedurer.

Terrændata skal, hvis de findes, stilles til rådighed i form af terrændatasæt.

Der skal regelmæssigt stilles en tjekliste over gyldige datasæt til rådighed.

### **AIS.OR.340 Metadatakrav**

Hvert datasæt skal indeholde et sæt minimumsmetadata, der skal stilles til rådighed for den næste bruger.

### **AIS.OR.345 AIP-datasæt**

AIS-udøvere sikrer, at AIP-datasættet, hvis det findes, indeholder den digitale repræsentation af luftfartsinformation af varig karakter, herunder permanente oplysninger og midlertidige ændringer med en lang gyldighedsperiode.

### **AIS.OR.350 Terræn- og hindringsdata — Generelle krav**

AIS-udøvere sikrer, at terræn- og hindringsdata, hvis de foreligger, stilles til rådighed i overensstemmelse med punkt AIS.TR.350.

**AIS.OR.355 Terrændatasæt**

AIS-udøvere sikrer, at terrændata stilles til rådighed, hvis de foreligger:

- a) for område 1 som fastlagt i punkt AIS.TR.350 og
- b) for flyvepladser med henblik på at dække:
  - (1) område 2a eller dele deraf som fastlagt i punkt AIS.TR.350, litra b), nr. 1)
  - (2) område 2b, 2c og 2d eller dele deraf som fastlagt i punkt AIS.TR.350, litra b), nr. 2), 3) og 4), for terræn:
    - i) inden for 10 km fra flyvepladsreferencepunktet (ARP) og
    - ii) uden for 10 km fra ARP, hvis terrænet når ind i det vandrette plan 120 m over banens laveste elevation
  - (3) startflyvejsområdet eller dele heraf
  - (4) et område eller dele heraf, der er afgrænset af den laterale udstrækning af flyvepladsens hindringsbegrænsende flader
  - (5) område 3 eller dele heraf som fastlagt i punkt AIS.TR.350, litra c), for terræn, der når 0,5 m over det vandrette plan og gennemskærer det nærmeste punkt på flyvepladsens trafikområde, og
  - (6) område 4 eller dele heraf som fastlagt i punkt AIS.TR.350, litra d), for alle baner, hvor der anvendes præcisionsindflyvning i kategori II- eller III-operationer, og hvor operatørerne har brug for detaljerede terrænoplysninger for at kunne vurdere terrænets indflydelse, når beslutningshøjden skal fastslås ved brug af radiohøjdemålere.

**AIS.OR.360 Hindringsdatasæt**

AIS-udøvere sikrer, at hindringsdata, hvis de foreligger, stilles til rådighed:

- a) for hindringer i område 1, hvis højde over jorden er 100 m eller derover
- b) for flyvepladsers vedkommende for alle hindringer inden for område 2, der vurderes at udgøre en fare for luftfarten, og
- c) for flyvepladser med henblik på at dække:
  - (1) område 2a eller dele heraf for de hindringer, der trænger ind i den flade, som har relevans for indsamling af hindringsdata
  - (2) genstande i startflyvejsområdet eller dele heraf, der rækker højere end en plan overflade, som har en hældning på 1,2 % og samme udgangspunkt som startflyvejsområdet
  - (3) gennemtrængninger af hindringsbegrænsende flader på flyvepladsen eller dele heraf
  - (4) område 2b, 2c og 2d for de hindringer, der trænger ind i de flader, som har relevans for indsamling af hindringsdata
  - (5) område 3 eller dele heraf for hindringer, der trænger ind i den flade, som har relevans for indsamling af hindringsdata, og
  - (6) område 4 eller dele heraf for alle baner, hvor der anvendes præcisionsindflyvning i kategori II- eller III-operationer.

**AIS.OR.365 Flyvepladskortlægningsdatasæt**

AIS-udøvere skal sikre, at flyvepladskortlægningsdatasæt, hvis de foreligger, stilles til rådighed i overensstemmelse med punkt AIS.TR.365.

**AIS.OR.370 Datasæt for instrumentflyvningsprocedurer**

AIS-udøvere skal sikre, at datasæt for instrumentflyvningsprocedurer, hvis de foreligger, stilles til rådighed i overensstemmelse med punkt AIS.TR.370.

## AFDELING 4 — TJENESTER VEDRØRENDE DISTRIBUTION OG INFORMATIONER FORUD FOR FLYVNING

**AIS.OR.400 Distributionstjenester**

AIS-udøvere skal:

- a) distribuere de luftfartsinformationsprodukter, der er til rådighed, til de brugere, der anmoder herom
- b) stille AIP, AIP-ændringer, AIP-tillæg, NOTAM og AIC til rådighed på den hurtigste måde
- c) sikre, at NOTAM distribueres gennem luftfartens faste tjeneste (AFS), når dette er praktisk muligt
- d) sikre, at international udveksling af NOTAM kun finder sted efter indbyrdes aftale mellem de berørte internationale NOTAM-kontorer og multinationale NOTAM-behandlingsenheder og
- e) om nødvendigt sørge for udstedelse og modtagelse af NOTAM, der distribueres via telekommunikation, for at tilfredsstille operationelle krav.

**AIS.OR.405 Tjenester vedrørende informationer forud for flyvning**

AIS-udøvere skal sikre, at:

- a) der for enhver flyveplads/helikopterflyveplads stilles luftfartsinformation vedrørende ruteetaper med afgang fra flyvepladsen/helikopterflyvepladsen til rådighed for personale, der er involveret i flyveoperationer, herunder flyvebesætninger og tjenester, der er ansvarlige for informationer før flyvning, og
- b) luftfartsinformation, der stilles til rådighed med henblik på planlægningsformål før flyvning, omfatter oplysninger af operationel betydning fra luftfartsinformationsprodukternes elementer.

## AFDELING 5 — OPDATERING AF LUFTFARTSINFORMATIONSPRODUKTER

**AIS.OR.500 Generelt — opdatering af luftfartsinformationsprodukter**

AIS-udøvere skal sikre, at luftfartsdata og luftfartsinformation ændres eller genudstedes, således at de holdes ajourført.

**AIS.OR.505 Luftfartsinformationsregulering og -kontrol (AIRAC)**

AIS-udøvere skal sikre, at oplysninger om de omstændigheder, der er anført i punkt AIS.TR.505, litra a), distribueres inden for rammerne af AIRAC-systemet.

AIS-udøvere skal sikre, at:

- (1) de oplysninger, der meddeles inden for rammerne af AIRAC-systemet, ikke ændres yderligere i mindst 28 dage efter den pågældende AIRAC's ikrafttrædelsesdato, medmindre den anmeldte omstændighed er af midlertidig karakter og ikke ville være ved i hele perioden
- (2) de oplysninger, som stilles til rådighed i AIRAC-systemet, er distribueret/stillet til rådighed, således at modtagerne informeres mindst 28 dage før den pågældende AIRAC's ikrafttrædelsesdato, og
- (3) gennemførelsesfrister ud over AIRAC's ikrafttrædelsesdato ikke anvendes til forud planlagte ændringer af betydning for operationerne, der kræver kartografisk arbejde og/eller opdatering af navigationsdatabaser.

**AIS.OR.510 NOTAM**

AIS-udøvere skal:

- a) sikre, at NOTAM stilles til rådighed i overensstemmelse med punkt AIS.TR.510, og
- b) stille en »trigger NOTAM«, jf. punkt AIS.TR.510, litra f), til rådighed, når en AIP-ændring eller et AIP-tillæg offentliggøres efter AIRAC-procedurerne.

**AIS.OR.515 Opdateringer af datasæt**

AIS-udøvere skal:

- a) ændre eller genudstede datasæt med sådanne regelmæssige mellemrum, som måtte være nødvendige for at holde dem ajour, og
- b) udstede permanente ændringer og midlertidige ændringer med en lang gyldighedsperiode — tre måneder eller mere — der er stillet til rådighed som digitale data i form af et komplet datasæt og/eller et delsæt, der kun omfatter forskelle i forhold til det tidligere udstedte komplette datasæt.

*AFDELING 6 — KRAV TIL PERSONALE***AIS.OR.600 Generelle krav**

Ud over punkt ATM/ANS.OR.B.005, litra a), nr. 6), i bilag III skal AIS-udøvere sikre, at det personale, der er ansvarligt for at stille luftfartsdata og luftfartsinformation til rådighed, er:

- a) gjort opmærksom på og anvender følgende:
  - (1) kravene til luftfartsinformationsprodukter og -tjenester, jf. afdeling 2-5
  - (2) de opdateringscykler, der gælder for udstedelse af AIP-ændringer og AIP-tillæg for de områder, for hvilke de stiller luftfartsdata eller luftfartsinformation til rådighed
- b) og at personalet er tilstrækkeligt uddannet, kompetent og godkendt til det arbejde, det skal udføre.

*SUBPART B — YDERLIGERE TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF LUFTFARTSINFORMATIONSTJENESTER (AIS.TR)**AFDELING 2 — DATAKVALITETSSTYRING***AIS.TR.200 Generelt**

- a) Nøjagtigheden af luftfartsdata skal være som angivet i luftfartsdatakataloget («datakataloget»), jf. tillæg 1 til bilag III (del ATM/ANS.OR).
- b) Luftfartsdatas detaljeringsgrad skal stå i et rimeligt forhold til den faktiske datanøjagtighed.
- c) Integriteten af luftfartsdata skal opretholdes. Baseret på den integritetsklassifikation, der er angivet i luftfartsdatakataloget, skal der være indført procedurer til at sikre følgende:
  - (1) forvanskelse af rutinemæssige data undgås i forbindelse med databehandlingen
  - (2) forvanskelse af væsentlige data forekommer ikke på noget tidspunkt i processen, og der indføres om nødvendigt yderligere processer for at imødegå potentielle risici i den overordnede systemarkitektur for yderligere at sikre dataintegriteten på dette niveau
  - (3) forvanskelse af kritiske data forekommer ikke på noget tidspunkt i processen, og der indføres yderligere integritetssikringsprocesser for fuldt ud at afbøde virkningerne af fejl, der påvises som potentielle dataintegritetsrisici via en grundig analyse af den overordnede systemarkitektur.
- d) Sporbarheden af luftfartsdata skal sikres.
- e) Rettidigheden af luftfartsdata skal sikres, herunder eventuelle grænser for den periode, hvori dataene er i kraft
- f) Fuldstændigheden af luftfartsdata skal sikres.
- g) Formatet af de leverede data skal være egnet til at sikre, at dataene fortolkes på en måde, der er forenelig med deres påtænkte anvendelse.

**AIS.TR.210 Udveksling af luftfartsdata og luftfartsinformation**

Med undtagelse af terrændata skal udvekslingsformatet for luftfartsdata:

- a) åbne mulighed for at udveksle data om såvel individuelle features som samlinger af features

- b) åbne mulighed for udveksling af referencegrundlagsinformation som følge af permanente ændringer
- c) struktureres i overensstemmelse med luftfartsdatakatalogets emner og egenskaber og dokumenteres ved hjælp af en kortlægning mellem udvekslingsformatet og luftfartsdatakataloget.

#### **AIS.TR.220 Verifikation**

- a) Med verifikationen skal det sikres, at:
  - (1) luftfartsdataene blev modtaget uden forvanskelse
  - (2) luftfartsdatabehandlingsprocessen ikke giver anledning til forvanskelse.
- b) Luftfartsdata og luftfartsinformation, som indlæses manuelt, skal underkastes en uafhængig verifikation for at påvise eventuelle indlæsningsfejl.

#### **AIS.TR.225 Metadata**

De metadata, der skal indsamles, skal som minimum omfatte:

- a) identifikation af de organisationer eller enheder, der på nogen måde medvirker til at frembringe, transmittere eller manipulere luftfartsdata
- b) den gennemførte handling
- c) dato og tidspunkt, hvor handlingen blev gennemført.

#### **AIS.TR.235 Fejlrapportering, fejlmåling og korrigerende handlinger**

Med fejlrapportering, fejlmåling og ordninger for korrigerende handlinger sikres det, at:

- a) problemer, der påvises i forbindelse med frembringelsen, produktionen, opbevaringen, håndteringen og behandlingen, eller de problemer, som brugerne indberetter efter offentliggørelsen, registreres
- b) AIS-udøveren analyserer alle indberettede problemer i relation til luftfartsdata og luftfartsinformation og foretager de nødvendige korrigerende handlinger
- c) der gives prioritet til løsning af alle fejl, uoverensstemmelser og uregelmæssigheder, som opdages i kritiske og væsentlige luftfartsdata
- d) de berørte brugere advares om fejl på den mest effektive måde, idet der tages hensyn til luftfartsdatas og luftfartsinformations integritetsniveau
- e) feedback om fejl lettes og fremmes.

#### **AIS.TR.240 Databegrænsninger**

Påvisningen af data, der ikke opfylder DQR, skal foretages med en anmærkning eller ved udtrykkeligt at angive kvalitetsværdien.

### *AFDELING 3 — LUFTFARTSINFORMATIONSPRODUKTER*

#### **AIS.TR.300 Generelt — luftfartsinformationsprodukter**

- a) Luftfartsinformationsprodukter beregnet til distribution skal omfatte teksten affattet på engelsk for de dele, der er formuleret i klart sprog, med undtagelse af de produkter, der udelukkende er beregnet til distribution inden for en medlemsstat.
- b) Stednavne skal staves i overensstemmelse med lokal skik og brug og translittereres ved behov til Den Internationale Standardiseringsorganisation (ISO's) latinske alfabet.
- c) Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO's) forkortelser skal anvendes i luftfartsinformationsprodukterne, når dette er hensigtsmæssigt.



## Kapitel 1 — Luftfartsinformation i en standardiseret præsentation

### AIS.TR.305 Luftfartsinformationspublikation (AIP)

- a) AIP, AIP-ændringer og AIP-tillæg skal stilles til rådighed som »elektroniske AIP'er« (eAIP). De pågældende eAIP skal kunne vises på en computerskærm og udskrives på papir. Desuden kan AIP, AIP-ændringer og AIP-tillæg også stilles til rådighed i en papirudgave.
- b) AIP skal omfatte:
  - (1) en erklæring fra den kompetente myndighed med ansvar for de luftnavigationsfaciliteter, -tjenester eller -procedurer, der er omfattet af den pågældende AIP
  - (2) de generelle betingelser, på hvilke tjenesterne eller faciliteterne stilles til rådighed
  - (3) en liste over væsentlige forskelle mellem medlemsstaternes forskrifter og praksis og de tilknyttede ICAO-standarder og anbefalet praksis (SARP) og procedurer
  - (4) en medlemsstats valg i hvert væsentligt tilfælde, hvor ICAO's SARP og procedurer giver mulighed for alternative fremgangsmåder.
- c) Den pågældende AIP skal indeholde oplysninger, som er relateret til og ordnet efter de emneområder, der er anført i tillæg 1.
- d) Den udstedende medlemsstat og AIS-udøveren skal angives tydeligt.
- e) Når to eller flere medlemsstater i fællesskab stiller en AIP til rådighed, skal de angives tydeligt.
- f) Hver AIP skal kunne bruges selvstændigt og indeholde en indholdsfortegnelse.
- g) En AIP skal være opdelt i tre dele (GEN, ENR og AD) og i afsnit og underafsnit, undtagen hvis AIP'en eller et bind af AIP'en er udformet med henblik på at lette den operationelle brug under flyvningen; i dette tilfælde kan det præcise format og den præcise opdeling overlades til medlemsstaten, forudsat at en passende indholdsfortegnelse indgår.
- h) Hver AIP skal dateres.
- i) Datoen, bestående af dag, måned (månednavn) og år, skal være offentliggørelsesdatoen og/eller ikrafttrædelsesdatoen (AIRAC) for disse oplysninger.
- j) Ved beskrivelse af aktivitetsperioder, tilgængelighed eller operation skal de gældende dage og tidspunkter specificeres.
- k) Hver AIP, der udstedes i form af et trykt bind, og hver side af en AIP, som udstedes i form af løsark, forsynes med en tydelig angivelse af:
  - (1) den pågældende AIP's identitet
  - (2) det omfattede område og dets underopdelinger, hvis det er nødvendigt
  - (3) identifikation af den udstedende medlemsstat og producentorganisationen (myndighed) og
  - (4) sidenumre/korttitler.
- l) Enhver ændring af det trykte bind af AIP skal foretages ved brug af erstatningsark.

### AIS.TR.310 AIP-ændringer

- a) Enhver operationelt væsentlig ændring af AIP i henhold til punkt AIS.OR.505 skal udstedes inden for rammerne af AIRAC og skal tydeligt identificeres som sådan.
- b) Hver AIP-ændring skal tildeles et løbenummer, som skal være fortløbende.
- c) Når en AIP-ændring udstedes, skal den indeholde henvisninger til løbenummeret på den NOTAM, som er indarbejdet i ændringen.
- d) De seneste opdateringscykler for AIP-ændringer skal gøres offentligt tilgængelige.
- e) Indgivelse af håndrettelser/anmærkninger skal begrænses til et minimum; den normale ændringsmetode skal bestå i genudstedelse eller udskiftning af sider.

- f) Hver AIP-ændring skal:
  - (1) omfatte en tjekliste med de gældende datoer og tal for hver løbladsside i den pågældende AIP og
  - (2) indeholde et resumé af eventuelle udestående håndrettelser.
- g) Nye eller reviderede oplysninger skal angives med en anmærkning i margenen.
- h) Hver ændret side i en AIP, også forsiden, skal indeholde en offentliggørelsesdato og, hvis det er relevant, en ikrafttrædelsesdato.
- i) De regelmæssige intervaller mellem AIP-ændringer skal angives i den pågældende AIP's del 1 — generelt (GEN).

#### **AIS.TR.315 AIP-tillæg**

- a) AIP-tillægget, der udstedes i trykt form, stilles til rådighed ved hjælp af særskilte sider.
- b) De mest gængse opdateringscykler for AIP-tillæg skal gøres offentligt tilgængelige.
- c) Hvert AIP-tillæg skal tildeles et løbenummer, som skal være fortløbende og være baseret på kalenderåret.
- d) Hvis et AIP-tillæg udstedes som erstatning for en NOTAM, skal der i tillægget henvises til serien og nummeret af den pågældende NOTAM.
- e) Der skal udstedes en tjekliste over gyldige AIP-tillæg med intervaller på højst én måned som led i tjeklisten for NOTAM med samme distribution som for AIP-tillægs vedkommende.
- f) Hver side i AIP-tillægget skal indeholde en offentliggørelsesdato. Hver side i AIRAC AIP-tillægget skal indeholde såvel en offentliggørelsesdato som en ikrafttrædelsesdato.

#### **AIS.TR.320 AIC (Aeronautical information circular)**

- a) AIC stilles til rådighed i form af et elektronisk dokument.
- b) AIC skal stilles til rådighed, når det er ønskeligt, for at bekendtgøre:
  - (1) prognoser angående vigtige ændringer i luftfartsprocedurer, -tjenester og -faciliteter
  - (2) prognoser angående gennemførelsen af nye navigationssystemer
  - (3) væsentlige oplysninger, som stammer fra efterforskning af flyvehavarier/flyvehændelser, og som har betydning for flyvesikkerheden
  - (4) oplysninger om forskrifter af relevans for beskyttelsen af civil luftfart mod ulovlige handlinger, som bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare
  - (5) rådgivning om lægefaglige anliggender af særlig interesse for piloter
  - (6) advarsler til piloter om at undgå fysiske farer
  - (7) oplysninger om visse vejrphenomeners indvirkning på flyveoperationer
  - (8) oplysninger om nye farer, der påvirker luftfartøjshåndteringsteknikker
  - (9) oplysninger om forskrifter vedrørende transport ad luftvejen af genstande, som er pålagt begrænsninger
  - (10) henvisninger til kravene i national lovgivning og EU-lovgivning og til offentliggørelse af ændringer heraf
  - (11) oplysninger om ordninger for certificering af flybesætninger
  - (12) oplysninger om uddannelse af luftfartspersonale
  - (13) oplysninger om gennemførelse af eller fritagelse fra krav i national lovgivning og EU-lovgivning
  - (14) rådgivning om anvendelse og vedligeholdelse af særlige typer af udstyr
  - (15) den faktiske eller planlagte tilgængelighed af nye eller reviderede udgaver af aeronautiske kort
  - (16) oplysninger om medbringelse af kommunikationsudstyr

- (17) forklarende oplysninger vedrørende støjbegrænsning
  - (18) udvalgte luftdygtighedsdirektiver
  - (19) information om ændringer i NOTAM-serier eller -distribution, nye udgaver af AIP eller større ændringer med hensyn til deres indhold, dækning eller format
  - (20) forhåndsoplysninger om sneberedskabsplanen og
  - (21) andre oplysninger af lignende art.
- c) AIC må ikke anvendes til oplysninger, der opfylder kriterierne for optagelse i AIP eller NOTAM.
  - d) Den sneberedskabsplan, der udstedes i henhold til AIP's punkt AD 1.2.2, skal suppleres med sæsonspecifik information, der skal udstedes som AIC i god tid før hver vinters begyndelse — mindst en måned før vinterforhold normalt gør sig gældende.
  - e) Vælger oprindelsesmedlemsstaten at distribuere den pågældende AIC uden for sit område, skal AIC distribueres på samme måde som AIP.
  - f) Alle AIC skal tildeles et løbenummer, som skal være fortløbende og baseret på kalenderåret.
  - g) Stilles AIC til rådighed i mere end én serie, skal hver serie identificeres særskilt ved et bogstav.
  - h) Der skal mindst én gang om året udstedes en tjekliste for AIC, som er i kraft på det pågældende tidspunkt, og den distribueres på samme måde som AIC.
  - i) NOTAM's tjekliste skal indeholde en tjekliste for AIC, der stilles til rådighed uden for en medlemsstats område.

#### **AIS.TR.330 NOTAM**

- a) En NOTAM skal udstedes, når det er nødvendigt at give følgende oplysninger:
  - (1) etablering af, lukning af eller væsentlige ændringer i operationen af flyvepladser, helikopterflyvepladser eller baner
  - (2) etablering af, tilbagetrækning af og væsentlige ændringer af aeronautiske tjenesters operationer
  - (3) etablering af, tilbagetrækning af og væsentlige ændringer af radionavigations- og luft til jord-kommunikations-tjenesters operationelle kapacitet
  - (4) backupsystemer og sekundære systemer, som har en direkte operationel virkning, står ikke til rådighed
  - (5) etablering af, tilbagetrækning af eller væsentlige ændringer af visuelle hjælpemidler
  - (6) afbrydelse af eller tilbagevendende til operation af væsentlige dele af flyvepladsbelysningsystemer
  - (7) etablering af, tilbagetrækning af og væsentlige ændringer af procedurer for luftfartstjenesterne
  - (8) forekomst af eller udbedring af væsentlige fejl eller hindringer på manøvreområdet
  - (9) ændringer af og begrænsninger i disponibiliteten af brændstof, olie og ilt
  - (10) større ændringer i de disponible eftersøgnings- og redningsfaciliteter og -tjenester
  - (11) etablering af, tilbagetrækning af eller tilbagevendende til operation af havariblink, der markerer hindringer for luftfarten
  - (12) ændringer i forskrifter, som finder anvendelse i den eller de berørte medlemsstater, og som kræver øjeblikkelig handling ud fra et operationelt perspektiv
  - (13) operationelle direktiver, der kræver øjeblikkelig indgriben, eller ændringer heraf
  - (14) tilstedeværelse af farer, der påvirker luftfarten
  - (15) planlagt anvendelse af laserlys, laserskærme og lyskastere, hvis piloternes nattesyn må forventes at blive forringet
  - (16) opstilling af, fjernelse af eller ændringer af hindringer for luftfarten ved start/stigning, afbrudt indflyvning, indflyvningsområder og på sikkerhedszonen
  - (17) etablering af eller ophævelse af forbudte områder, restriktionsområder eller fareområder, herunder aktivering eller deaktivering, alt efter hvad der er relevant, eller ændringer i deres status

- (18) etablering eller ophævelse af områder eller ruter eller dele heraf, hvor der er risiko for interception, og hvor det er påkrævet at holde lyttevagt på VHF-nødfrekvensen 121,500 MHz
  - (19) tildeling, annullering eller ændring af stedindikatorer
  - (20) ændringer af flyvepladsens/helikopterflyvepladsens RFF-kategori (rednings- og brandslukningstjeneste)
  - (21) tilstedeværelse af, ophør af eller væsentlige ændringer med hensyn til farlige situationer som følge af sne, snesjap, is, radioaktivt materiale, giftige kemikalier, vulkansk askeaflejring eller vandansamlinger i trafikområdet
  - (22) udbrud af epidemier, der nødvendiggør ændringer for så vidt angår anmeldte krav til vaccinationer og karantæneforanstaltninger
  - (23) prognoser for kosmiske stråler fra solen, hvis sådanne stilles til rådighed
  - (24) operationelt signifikante ændringer i vulkansk aktivitet, sted, dato og tidspunkt for vulkanudbrud og/eller den horisontale og vertikale udstrækning af en vulkansk askesky, herunder bevægelsesretning, flyveniveauer og ruter eller dele af ruter, som kan blive berørt
  - (25) udslip i atmosfæren af radioaktive materialer eller giftige kemikalier efter en nuklear eller kemisk hændelse, sted, dato og tidspunkt for hændelsen, flyveniveauer og -ruter eller dele heraf, som kan blive berørt, samt bevægelsesretningen
  - (26) etablering af operationer med humanitære bistandsmissioner samt procedurer og/eller begrænsninger, der påvirker luftfarten
  - (27) gennemførelse af kortsigtede beredskabsforanstaltninger i tilfælde af afbrydelse eller delvis afbrydelse af ATS og tilknyttede støttetjenester
  - (28) et specifikt tab af satellitbaserede navigationssystemers integritet.
  - (29) manglende rådighed over en bane på grund af baneafmærkningsarbejder eller, hvis det udstyr, der anvendes til det pågældende arbejde, kan fjernes, den tidsfrist, der er nødvendig for, at banen kan stilles til rådighed.
- b) NOTAM må ikke udstedes med henblik på at give følgende oplysninger:
- (1) rutinevedligeholdelsesarbejde på forpladser og rulleveje, der ikke påvirker sikkerheden i forbindelse med luftfartøjers kørsel
  - (2) midlertidige hindringer i nærheden af flyvepladser/helikopterflyvepladser, der ikke påvirker den sikre operation af luftfartøjer
  - (3) delvist svigt i faciliteter til belysning af flyvepladser/helikopterflyvepladser, hvis et sådant svigt ikke direkte påvirker luftfartøjsoperationer
  - (4) delvist midlertidigt svigt i luft til jord-kommunikation, hvis der findes egnede alternative frekvenser, og de er operative
  - (5) mangel på forpladstjenester samt lukning, begrænsninger og kontrol af trafikveje
  - (6) driftsforstyrrelser i relation til stedbetegnelses-, vejvisnings- eller andre instruktionsskilte på flyvepladsens trafikområde
  - (7) faldskærmsudspring, hvis de finder sted i ukontrolleret luftrum efter visuelflyvereglerne (VFR), eller hvis de finder sted i kontrolleret luftrum på bekendtgjorte områder eller inden for fareområder eller forbudte områder
  - (8) uddannelsesaktiviteter, der gennemføres af enheder på jorden
  - (9) manglende disponibilitet af backupsystemer og sekundære systemer, hvis disse ikke har en operationel virkning
  - (10) begrænsninger for lufthavnsfaciliteter eller generelle tjenester uden operationel virkning
  - (11) nationale forskrifter, der ikke berører almenflyvning
  - (12) meddelelser eller advarsler om mulige/potentielle begrænsninger uden operationel virkning
  - (13) generelle påmindelser om allerede offentliggjorte oplysninger

- (14) tilgængeligheden af udstyr til jordbaserede enheder uden at der oplyses om den operationelle virkning for luftrumsbrugere og facilitetsbrugere
  - (15) oplysninger om anvendelse af laserlys uden operationel virkning og om fyrværkeri under den laveste flyvehøjde
  - (16) lukning af dele af trafikområdet i forbindelse med lokalt koordineret, planlagt arbejde af en varighed på mindre end en time
  - (17) lukning, ændringer eller manglende disponibilitet med hensyn til operationen af flyvepladser/helikopterflyvepladser, uden for flyvepladser/helikopterflyvepladser normale tjenestetid og
  - (18) andre oplysninger, der ikke berører operationerne, af lignende midlertidig art.
- c) Medmindre andet fremgår af bestemmelserne i punkt AIS.TR.330, litra f), og AIS.TR.330, litra g), skal hver NOTAM indeholde oplysningerne i den rækkefølge, der er angivet i NOTAM-formatet i tillæg 2.
  - d) NOTAM-tekster skal bestå af ICAO's NOTAM-kodebetegnelser og ensartet forkortet fraseologi, suppleret med ICAO-forkortelser samt indikatorer, identifikatorer, designationer, kaldesignaler, frekvenser, tal og klart sprog.
  - e) Alle NOTAM skal udstedes på engelsk. Hvis det er nødvendigt af hensyn til indenlandske brugere, kan NOTAM derudover udstedes på et nationalt sprog.
  - f) Oplysninger om sne, snesjap, is, rim, vandansamlinger eller vand fra sne, sjap, is eller rim på trafikområdet skal formidles ved hjælp af SNOWTAM og skal indeholde oplysningerne i den rækkefølge, der er vist i SNOWTAM-formatet i tillæg 3a.
  - g) Oplysninger om en operationelt signifikant ændring af vulkansk aktivitet, vulkansk udbrud og/eller vulkansk askesky skal, når de rapporteres ved hjælp af en ASHTAM, indeholde oplysningerne i den rækkefølge, der er angivet i ASHTAM-formatet i tillæg 4.
  - h) Hvis der forekommer fejl i en NOTAM, skal en NOTAM med et nyt nummer udstedes til erstatning af den fejlbehæftede NOTAM, eller også annulleres den fejlbehæftede NOTAM, og en ny NOTAM udstedes.
  - i) Udstedes en NOTAM, som annullerer eller erstatter en tidligere NOTAM:
    - (1) angives serien og løbenummeret/året for den tidligere NOTAM
    - (2) serien, stedindikator og emnet for begge NOTAM skal være enslydende.
  - j) En NOTAM må kun annullere eller erstatte én anden NOTAM.
  - k) Hver NOTAM må kun omhandle ét emne og én omstændighed angående emnet.
  - l) Hver NOTAM skal være så kort som muligt og opstillet således, at dens betydning er klar, uden at der er behov for at henvise til et andet dokument.
  - m) En NOTAM, der indeholder permanente oplysninger eller midlertidige oplysninger med en lang gyldighedsperiode, skal indeholde relevante henvisninger til den pågældende AIP eller AIP-tillægget.
  - n) Stedindikatorer, der indgår i NOTAM-tekster, skal være som angivet i ICAO Doc 7910 »Location Indicators«. Der må ikke anvendes en afkortet form af sådanne betegnelser. Hvis der ikke er tildelt en ICAO-stedindikator til stedet, skal dettes stednavn angives i klart sprog.
  - o) En serie, der er angivet ved et bogstav og et firecifret tal efterfulgt af en skråstreg, og et tocifret tal for årstallet tildeles hver NOTAM. Det firecifrede tal skal være fortløbende og baseret på kalenderåret.
  - p) Alle NOTAM skal opdeles i serier efter emne, trafik eller beliggenhed eller en kombination heraf alt efter slutbrugernes behov. NOTAM for flyvepladser, der betjener international luftrafik, skal udstedes i internationale NOTAM-serier.
  - q) Hvis NOTAM udstedes på både engelsk og et nationalt sprog, skal NOTAS-serien tilrettelægges således, at de nationale sprogserier er ækvivalente med de engelsksprogede serier med hensyn til indhold og nummerering.
  - r) Indholdet og den geografiske dækning af hver NOTAM-serie skal angives nærmere i AIP i punkt GEN 3.

- s) Der skal regelmæssigt stilles en tjekliste over gyldige NOTAM til rådighed.
- t) Der udstedes én NOTAM-tjekliste for hver serie.
- u) NOTAM-tjeklisten skal også henvise til de seneste AIP-ændringer, AIP-tillæg, datasæt og som minimum til distribuerede AIC.
- v) En NOTAM-tjekliste skal distribueres på samme måde som de faktiske meldingsserier, den henviser til, og det skal tydeligt angives, at den er en tjekliste.
- w) Tildelingen af serier skal overvåges, og om nødvendigt skal der træffes egnede foranstaltninger for at sikre, at ingen serie når op på det størst mulige antal udstedte NOTAM inden udløbet af et kalenderår.

## Kapitel 2 — Digitale datasæt

### AIS.TR.335 Generelt — Digitale datasæt

- a) En standard for geografisk information skal anvendes som referenceramme.
- b) En beskrivelse af hvert enkelt disponibelt datasæt skal gives i form af en specifikation af dataproduktet.
- c) En tjekliste over disponible datasæt, herunder deres ikrafttrædelses- og offentliggørelsesdatoer, skal stilles til rådighed for brugerne med henblik på at sikre, at de gældende data anvendes.
- d) Tjeklisten over datasæt skal stilles til rådighed via samme distributionsmekanisme som den, der anvendes for datasættenes vedkommende.

### AIS.TR.340 Metadatakrav

Minimumsmetadata for hvert datasæt skal omfatte:

- a) navnet på de organisationer eller enheder, der stiller datasættet til rådighed
- b) dato og klokkeslæt for, hvornår luftfartsdataene blev stillet til rådighed
- c) datasættets gyldighed og
- d) eventuelle begrænsninger for brugen af datasættet.

### AIS.TR.345 AIP-datasæt

- a) AIP-datasættet skal indeholde data om følgende emner, herunder de angivne egenskaber, hvis det er relevant:

Dataemner	Tilknyttede egenskaber som et minimum
ATS-luftrum	Type, navn, laterale grænser, vertikale grænser, luftrumsklasse
Luftrum afsat til særlige aktiviteter	Type, navn, laterale grænser, vertikale grænser, restriktion, aktivering
Rute	Identifikatorpræfiks, flyveregler, designation
Rutesegment	Navigationsspecifikation, startpunkt, endepunkt, den beholdne kurs, afstand, øvre grænse, nedre grænse, mindste en route-flyvehøjde over havet (MEA), mindste hindringsfri højde over havet (MOCA), marchhøjde i flyveretningen, marchhøjde modsat flyveretningen, krav til navigationspræstation
Waypoint — en route	Rapporteringskrav, identifikation, position og formation
Flyveplads/helikopterflyveplads	Stedindikator, navn, Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) designation, betjent by, certificeringsdato, udløbsdato for certificering, hvis det er relevant, kontroltype, områdets elevation, referencetemperatur, magnetisk misvisning, lufthavnens referencepunkt

Dataemner	Tilknyttede egenskaber som et minimum
Bane	Designation, nominal længde, nominal bredde, overfladetype, bæreevne
Banens retning	Designation, retvisende pejling, tærskel, startløb til rådighed (TORA), startdistance til rådighed (TODA), acceleration-stop distance til rådighed (ASDA), landingsdistance til rådighed (LDA), distance til rådighed for afbrudt start (for helikoptere)
Slutindflyvnings- og startområde (FATO)	Designation, længde, bredde, tærskelpunkt
Sætningsområde (TLOF)	Designation, centerpunkt, længde, bredde, overfladetype
Radionavigationshjælpemidler	Typeidentifikation, navn, betjent flyveplads, tjenestetid, magnetisk misvisning, frekvens/kanal, position, elevation, magnetisk pejling, retvisende pejling, nulretning

- b) Når en egenskab ikke er fastsat for en bestemt forekomst af de emner, der er anført i litra a), skal AIP-datadelsættet indeholde en udtrykkelig angivelse af: »ikke relevant«.

#### **AIS.TR.350 Terræn- og hindringsdata — Generelle krav**

Dækningsområder for terræn- og hindringsdatasæt skal specificeres som:

- a) Område 1: en medlemsstats samlede område
- b) Område 2: i nærheden af en flyveplads, underinddelt som følger:
  - (1) Område 2a: et rektangulært område omkring en bane, som omfatter sikkerhedszonen, plus enhver form for clearway, der forefindes
  - (2) Område 2b: et område, der rækker fra enden af område 2a i afgangsuretningen, med en længde på 10 km og en spredning på 15 % til hver side
  - (3) Område 2c: et område uden for område 2a og 2b i en afstand af højst 10 km fra grænsen for område 2a og
  - (4) Område 2d: et område uden for område 2a, 2b og 2c op til en afstand på 45 km fra flyvepladsreferencepunktet eller en eksisterende grænse for terminalområdet (TMA), alt efter hvad der befinder sig nærmere
- c) Område 3: det område, som grænser op til flyvepladsens trafikområde, og som i det horisontale plan rækker fra kanten af en bane til 90 m fra banens centerlinje og 50 m fra kanten af alle andre dele af flyvepladsens trafikområde og
- d) Område 4: området, som rækker 900 m før landingsbanetærsklen og 60 m til hver side af banens forlængede centerlinje i indflyvningsretningen på en præcisionsindflyvningsbane i kategori II eller III.

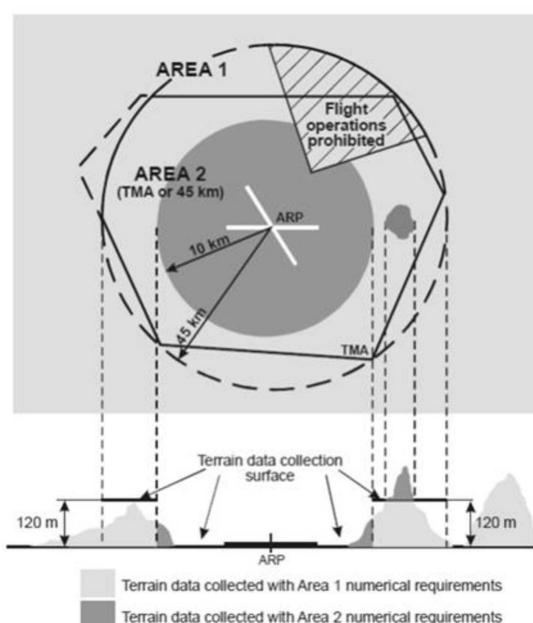
#### **AIS.TR.355 Terrændatasæt**

Hvis terrændatasæt stilles til rådighed i overensstemmelse med punkt AIS.OR.355:

- a) skal terrændatasæt indeholde en digital repræsentation af terrænoverfladen i form af kontinuerlige elevationstal i alle skæringspunkter i et fastlagt kortnet, som er baseret på et fælles datum
- b) et terrænkortnet skal være angulært eller lineært og være af regelmæssig eller uregelmæssig form
- c) terrændatasæt skal omfatte rumlige (position og elevation), tematiske og tidsmæssige aspekter af jordens overflade med naturligt forekommende features bortset fra hindringer
- d) der må kun være tale om én type feature, dvs. terrænet
- e) følgende aspekter af terrænfeatures registreres i terrændatasættet:
  - (1) dækningsområde
  - (2) identifikation af dataophavsmanden

- (3) identifikation af datakilde
  - (4) indsamlingsmetode
  - (5) post spacing
  - (6) horisontalt referencesystem
  - (7) horisontal detaljeringsgrad
  - (8) horisontal nøjagtighed
  - (9) horisontalt konfidensniveau
  - (10) horisontal position
  - (11) elevation
  - (12) elevationsreference
  - (13) vertikalt referencesystem
  - (14) vertikal detaljeringsgrad
  - (15) vertikal nøjagtighed
  - (16) vertikalt konfidensniveau
  - (17) registreret flade
  - (18) integritet
  - (19) dato og tidsstempel og
  - (20) den anvendte måleenhed.
- f) I det område, der er omfattet af en radius på 10 km fra ARP, skal terrændata opfylde de numeriske krav til område 2
- g) i området mellem 10 km og grænsen for TMA eller en radius på 45 km, alt efter hvad der er mindst, skal data over terræn, som trænger ind i det vandrette plan 120 m over den laveste banelevation, opfylde de numeriske krav til område 2
- h) i området mellem 10 km og grænsen for TMA eller en radius på 45 km, alt efter hvad der er mindst, skal data over terræn, som ikke trænger ind i det vandrette plan 120 m over den laveste banelevation, opfylde de numeriske krav til område 1, og
- i) i de dele af område 2, hvor flyveoperationer er forbudt på grund af meget højt terræn eller andre lokale restriktioner og/eller forskrifter, skal terrændata opfylde de numeriske krav til område 1.

#### Flader, for hvilke terrændata indsamles — område 1 og område 2





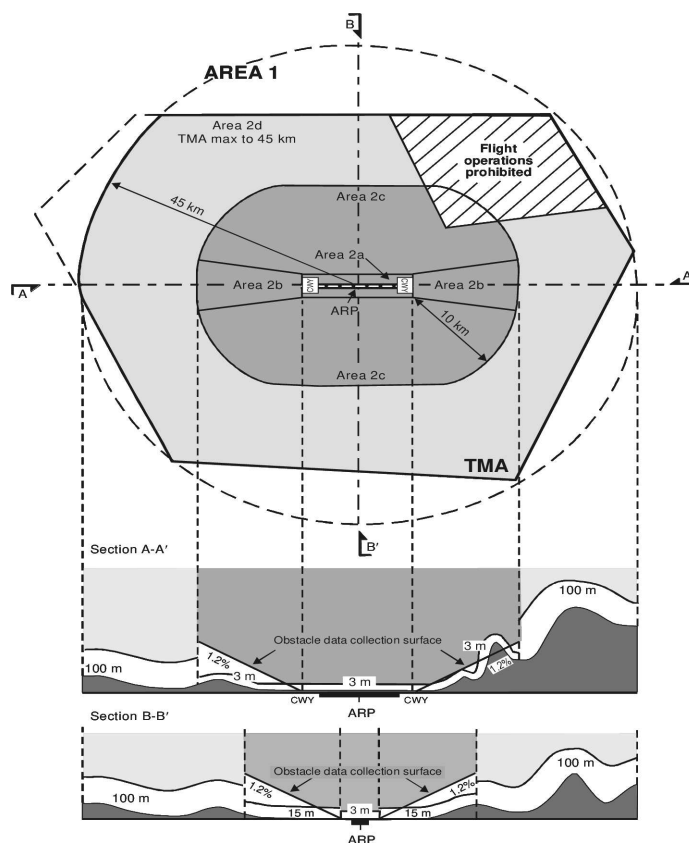
**AIS.TR.360 Hindringsdatasæt**

Hvis hindringsdatasæt stilles til rådighed i overensstemmelse med punkt AIS.OR.360, gælder følgende:

- a) hindringsdataelementer er features, der skal være repræsenteret i datasættene som punkter, linjer eller polygoner
- b) alle typer af fastlagte hindringsfeatures skal angives, og hver af dem skal beskrives i overensstemmelse med følgende liste over attributter:
  - (1) dækningsområde
  - (2) identifikation af dataophavsmanden
  - (3) identifikation af datakilde
  - (4) identifikator for hindringen
  - (5) horisontal nøjagtighed
  - (6) horisontalt konfidensniveau
  - (7) horisontal position
  - (8) horisontal detaljeringsgrad
  - (9) horisontal udstrækning
  - (10) horisontalt referencesystem
  - (11) elevation
  - (12) vertikal nøjagtighed
  - (13) vertikalt konfidensniveau
  - (14) vertikal detaljeringsgrad
  - (15) vertikalt referencesystem
  - (16) hindringstype
  - (17) geometrisk type
  - (18) integritet
  - (19) dato og tidsstempel
  - (20) den anvendte måleenhed
  - (21) belysning og
  - (22) afmærkning
- c) hindringsdata for område 2 og 3 skal indsamles inden for følgende hindringsdataindsamlingsflader:
  - (1) hindringsdataindsamlingsfladen for område 2a har en højde på 3 m over den nærmeste banes elevation målt langs banens centerlinje og for de dele, der er forbundet med en clearway, hvis en sådan forefindes, ved elevationen af den nærmeste baneende
  - (2) hindringsdataindsamlingsfladen for område 2b har en 1,2 % hældning, der rækker fra enderne af område 2a ved banens elevation i afgangretningen, med en længde på 10 km og en spredning på 15 % til hver side data om hindringer af en højde på under 3 m over jorden behøver ikke indsamles
  - (3) hindringsdataindsamlingsfladen for område 2c har en 1,2 % hældning, der rækker uden for område 2a og 2b i en afstand på højst 10 km fra grænsen for område 2a område 2c's begyndelseselevation skal være elevationen i det punkt i område 2a, hvori det begynder data om hindringer af en højde på under 15 m over jorden behøver ikke indsamles
  - (4) hindringsdataindsamlingsfladen for område 2d har en højde på 100 m over jorden og
  - (5) hindringsdataindsamlingsfladen for område 3 rækker 0,5 m over det vandrette plan, der går gennem det nærmeste punkt på flyvepladsens trafikområde

- d) i de dele af område 2, hvor flyveoperationer er forbudt på grund af meget højt terræn eller andre lokale restriktioner og/eller forskrifter, skal hindringsdata indsamles og registreres i overensstemmelse med de numeriske krav til område 1
- e) i produktspecifikationerne til hindringsdata understøttet af geografiske koordinater for hver flyveplads, der indgår i datasættet, skal følgende områder beskrives:
- (1) Område 2a, 2b, 2c og 2d
  - (2) startflyvevejsområdet
  - (3) de hindringsbegrænsende flader
- f) hindringsdatasæt skal indeholde den digitale repræsentation af hindringernes vertikale og horisontale udstrækning og
- g) hindringer skal ikke medtages i terrændatasæt.

### Flader, for hvilke hindringsdata indsamles — område 1 og område 2



### AIS.TR.365 Flyvepladskortlægningsdatasæt

- a) Flyvepladskortlægningsdatasæt skal indeholde den digitale repræsentation af flyvepladsens features.
- b) ISO-standarder for geografisk information skal anvendes som referenceramme.
- c) Flyvepladskortlægningsdataprodukter skal beskrives i overensstemmelse med dataproduktets relevante specifikationsstandard.
- d) Indholdet og strukturen af flyvepladskortlægningsdatasæt skal fastlægges i form af et applikationsskema og et featurekatalog.

**AIS.TR.370 Datasæt for instrumentflyvningsprocedurer**

- a) Datasæt for instrumentflyvningsprocedurer skal indeholde den digitale repræsentation af instrumentflyvningsprocedurer.
- b) Datasættene for instrumentflyvningsprocedurer skal indeholde data om følgende emner, herunder alle deres egenskaber:
  - (1) procedure
  - (2) proceduresegment
  - (3) slutindflyvningssegment
  - (4) procedurefikspunkt
  - (5) venteprocedure
  - (6) specifikke forhold vedrørende en helikopterprocedure.

*AFDELING 4 — TJENESTER VEDRØRENDE DISTRIBUTION OG INFORMATIONER FORUD FOR FLYVNING***AIS.TR.400 Distributionstjenester**

- a) Et forud fastsat distributionssystem for NOTAM, der transmitteres af AFS, skal anvendes, når dette er muligt.
- b) Distributionen af NOTAM, bortset fra dem der distribueres internationalt, foretages efter anmodning.
- c) NOTAM skal udarbejdes i overensstemmelse med ICAO's kommunikationsprocedurer, der er fastlagt i ICAO's bilag 10, bind II.
- d) Hver NOTAM skal transmitteres som en enkelt telekommunikationsmelding.
- e) Udvekslingen af ASHTAM ud over en medlemsstats område og NOTAM, hvis medlemsstaterne benytter NOTAM til distribution af oplysninger om vulkansk aktivitet, skal omfatte rådgivningscentre for vulkansk aske og world area forecast centre og tage hensyn til langdistanceoperationers særlige krav.

**AIS.TR.405 Tjenester vedrørende informationer forud for flyvning**

- a) Automatiserede informationssystemer forud for flyvning skal anvendes til at stille luftfartsdata og luftfartsinformation til rådighed for operativt personale, herunder flyvebesætningsmedlemmer, med henblik på selvbriefing, flyveplanlægning og flyveinformationstjeneste.
- b) Grænsefladen mellem menneske og maskine i faciliteter til levering af information forud for flyvning skal sikre let adgang til al relevant information/data i styret form.
- c) Selvbriefingfaciliteter i automatiserede informationssystemer forud for flyvning skal om nødvendigt give adgang til luftfartsinformationstjenesten med henblik på konsultation via telefon eller andre egnede telekommunikationsmidler.
- d) Automatiserede informationssystemer forud for flyvning skal i forbindelse med tilrådighedsstillelse af luftfartsdata og luftfartsinformation med henblik på selvbriefing, flyveplanlægning og flyveinformationstjeneste:
  - (1) tilvejebringe løbende og rettidig opdatering af systemdatabasen og overvågning af gyldigheden og kvaliteten af de luftfartsdata, der lagres
  - (2) give det operative personale, herunder flyvebesætningsmedlemmer, det berørte luftfartspersonale og andre aeronautiske brugere adgang til systemet via egnede telekommunikationsmidler
  - (3) sikre tilvejebringelsen af luftfartsdata og luftfartsinformation, der opnås adgang til, i papirform, hvis det er nødvendigt

- (4) benytte de adgangs- og interrogator-procedurer, der er baseret på forkortet klart sprog, og de ICAO-stedindikatorer, som er fastsat i ICAO Doc 7910, alt efter hvad der er relevant, eller er baseret på en menurevet brugergrænseflade eller en anden hensigtsmæssig mekanisme
  - (5) give et rettidigt svar på en anmodning om information fra en bruger.
- e) Alle NOTAM stilles normalt til rådighed med henblik på briefing, og indholdet reduceres efter brugerens skøn.

#### AFDELING 5 — OPDATERING AF LUFTFARTSINFORMATIONSPRODUKTER

##### **AIS.TR.500 Generelt — opdatering af luftfartsinformationsprodukter**

Den samme AIRAC-opdateringscyklus skal anvendes i forbindelse med AIP-ændringer, AIP-tillæg, AIP-datasættene og datasættene for instrumentflyvningsprocedurer for at sikre sammenhæng i de dataelementer, der optræder i flere luftfartsinformationsprodukter.

##### **AIS.TR.505 AIRAC**

- a) Information om følgende omstændigheder skal distribueres inden for rammerne af AIRAC-systemet:
- (1) horisontale og vertikale grænser, forskrifter og procedurer, der gælder for:
    - i) flyveinformationsregioner (FIR)
    - ii) kontrolområder (CTA)
    - iii) kontrolzoner
    - iv) rådgivningsområder
    - v) ATS-ruter
    - vi) permanent fare, forbudte områder og områder med restriktioner (herunder type og aktivitetsperioder, hvis de kendes) og luftforsvarsidentifikationszoner (ADIZ)
    - vii) permanente områder eller ruter eller dele heraf, hvor der er risiko for interception
    - viii) RMZ og/eller TMZ
  - (2) positioner, frekvenser, kaldesignaler, identifikatorer, kendte uregelmæssigheder og vedligeholdelsesperioder for radionavigationshjælpemidler samt kommunikations- og overvågningsfaciliteter
  - (3) vente- og indflyvningsprocedurer, procedurer for ankomst og afgang, procedurer for støjbegrænsning og andre relevante ATS-procedurer
  - (4) gennemgangsniveauer, gennemgangshøjder og minimumssektorhøjder
  - (5) meteorologiske faciliteter (herunder udsendelser) og procedurer
  - (6) baner og stopveje
  - (7) rulleveje og forpladser
  - (8) operationelle flyvepladsprocedurer på jorden (herunder procedurer ved lav sigtbarhed)
  - (9) indflyvnings- og banelys og
  - (10) flyvepladsens operationelle minima, hvis disse offentliggøres af en medlemsstat.
- b) Der skal træffes særlige foranstaltninger, hvis større ændringer er planlagt, og hvis forhåndsmeddelelse er ønskelig og praktisk mulig.

- c) Er information ikke forelagt senest på AIRAC-datoen, skal en NIL-meddelelse distribueres via en NOTAM eller med andre egnede midler senest én cyklus før den pågældende AIRAC's faktiske ikrafttrædelsesdato.

#### **AIS.TR.510 NOTAM**

- a) NOTAM skal offentliggøres i tilstrækkelig god tid, til at de berørte parter kan træffe alle nødvendige foranstaltninger, undtagen når det drejer sig om driftsforstyrrelser, vulkansk aktivitet, udslip af radioaktivt materiale og giftige kemikalier eller andre hændelser, der ikke kan forudses.
- b) NOTAM om driftsforstyrrelser af hjælpemidler til luftfarten, faciliteter eller kommunikationstjenester skal indeholde et skøn over driftsforstyrrelsens varighed eller det tidspunkt, hvor det forventes, at tjenesten kan genoprettes.
- c) Senest tre måneder efter udstedelsen af en permanent NOTAM skal informationen i den pågældende NOTAM indgå i de berørte luftfartsinformationsprodukter.
- d) Senest tre måneder efter udstedelsen af en midlertidig NOTAM med en lang gyldighedsperiode skal informationen i den pågældende NOTAM indgå i et AIP-tillæg.
- e) Hvis en NOTAM med et forventet udløb af gyldighedsperioden uventet overskrider perioden på tre måneder, skal der udstedes en ny NOTAM, medmindre omstændighederne forventes at vare ved i en yderligere periode på mere end tre måneder; i så fald udstedes der et AIP-tillæg.
- f) En »trigger NOTAM« skal indeholde en kort beskrivelse af indholdet, ikrafttrædelsesdatoen og -tidspunktet samt ændringens eller tillæggets referencenummer.
- g) En »trigger NOTAM« skal træde i kraft på samme dato og tidspunkt, som AIP-ændringen eller -tillægget træder i kraft.
- h) Er der tale om en AIP-ændring, skal en »trigger NOTAM« bevare sin gyldighed i 14 dage.
- i) Hvis der er tale om et AIP-tillæg, der er gyldigt i mindre end 14 dage, skal den pågældende »trigger NOTAM« bevare sin gyldighed i AIP-tillæggets samlede gyldighedsperiode.
- j) Hvis der er tale om et AIP-tillæg, der er gyldigt i 14 dage eller derover, skal den pågældende »trigger NOTAM« bevare sin gyldighed i mindst 14 dage.

#### **AIS.TR.515 Opdateringer af datasæt**

- a) Opdateringsintervallet for AIP-datasættet og datasættene for instrumentflyvning skal specificeres i dataproduktspicifikationen.
- b) Datasæt, der er blevet stillet til rådighed på forhånd i henhold til AIRAC-cyklen, skal opdateres med de ændringer uden for rammerne af AIRAC, der er foretaget i perioden mellem offentliggørelses- og ikrafttrædelsesdatoen.

## Tillæg 1

## INDHOLD AF LUFTFARTSINFORMATIONSPUBLIKATION (AIP)

## DEL 1 — GENERELT (GEN)

Hvis AIP udarbejdes i ét bind, skal forordet, fortegnelsen over AIP-ændringer, fortegnelsen over AIP-tillæg, tjeklisten over AIP-sider og listen over aktuelle håndrettelser udelukkende angives i del 1 — GEN, og anmærkningen »ikke relevant« anføres i hvert af disse underafsnit i del 2 og 3.

Hvis en AIP udarbejdes og stilles til rådighed i flere bind, som hver rummer en særskilt ændrings- og tillægstjeneste, skal et særskilt forord, en fortegnelse over AIP-ændringer, en fortegnelse over AIP-tillæg, en tjekliste over AIP-sider og en liste over aktuelle håndrettelser indføres i hvert bind.

**GEN 0.1 Forord**

Kort beskrivelse af den pågældende AIP, herunder:

- 1) navnet på den organisation, der står for offentliggørelsen
- 2) relevante ICAO-dokumenter
- 3) medium anvendt til offentliggørelsen (dvs. trykt, online eller andre elektroniske medier)
- 4) AIP'ens struktur og det fastsatte interval for regelmæssige ændringer
- 5) ophavsrets politik, hvis det er relevant
- 6) kontaktoplysninger i tilfælde af, at der konstateres fejl eller udeladelser i AIP.

**GEN 0.2 Fortegnelse over AIP-ændringer**

En fortegnelse over AIP-ændringer og AIRAC AIP-ændringer (offentliggjort i overensstemmelse med AIRAC-systemet), der indeholder:

- 1) ændringsnummer
- 2) dato for offentliggørelse
- 3) dato for indsættelse (ikrafttrædelsesdatoen for AIRAC AIP-ændringer)
- 4) initialer for den medarbejder, der har indsat ændringen.

**GEN 0.3 Fortegnelse over AIP-tillæg**

En fortegnelse over udstedte AIP-tillæg indeholdende:

- 1) tillægsnummer
- 2) emnet for tillægget
- 3) berørt(e) AIP-afsnit
- 4) gyldighedsperiode
- 5) annulleringsfortegnelse.

**GEN 0.4 Tjekliste over AIP-sider**

En tjekliste over AIP-sider, som indeholder:

- 1) sidenummer/korttitel
- 2) dato for offentliggørelse eller ikrafttræden (dag, månedsnavn og år) af den pågældende luftfartsinformation.

**GEN 0.5 Liste over håndrettelser af AIP**

En liste over gældende håndrettelser af AIP, der indeholder:

- 1) berørt(e) AIP-side(r)
- 2) ændringsteksten og
- 3) AIP-ændringens nummer, hvorved håndrettelsen blev indført.

**GEN 0.6 Indholdsfortegnelse for del 1**

En liste over afsnit og underafsnit i del 1 — generelt (GEN).

**GEN 1. NATIONALE FORSKRIFTER OG KRAV****GEN 1.1 Udpegede myndigheder**

Adresserne på de udpegede myndigheder, der medvirker til at lette den internationale luftfart (civil luftfart, meteorologi, told, immigration, sundhed, en route- og flyveplads/helikopterflyvepladsafgifter, landbrugskarantæne og havariundersøgelser), som for hver myndighed omfatter:

- 1) den udpegede myndighed
- 2) myndighedens navn:
- 3) postadresse
- 4) telefonnummer
- 5) telefaxnummer
- 6) e-mailadresse
- 7) adresse for luftfartens faste tjeneste og
- 8) URL-adresse, hvis en sådan haves.

**GEN 1.2 Luftfartøjers ankomst, transit og afgang**

Forskrifter for og krav til forudanmeldelse og ansøgning om tilladelse vedrørende luftfartøjers ankomst, transit og afgang i forbindelse med internationale flyvninger.

**GEN 1.3 Passagerers og besætningsmedlemmers ankomst, transit og afgang**

Forskrifter (herunder told, immigration og karantæne samt krav om forudanmeldelse og ansøgning om tilladelse) vedrørende ankomst, transit og afgang for andre passagerer og besætningsmedlemmer end immigranter.

**GEN 1.4 Luftfragts ankomst, transit og afgang**

Forskrifter (herunder told og krav til forudanmeldelse og ansøgning om tilladelse) vedrørende luftfragts ankomst, transit og afgang.

**GEN 1.5 Luftfartøjsinstrumenter og -udstyr og flyvedokumentation**

Kort beskrivelse af luftfartøjets instrumenter, udstyr og flyvedokumentation, herunder:

- 1) instrumenter, udstyr (herunder luftfartøjets kommunikations-, navigations- og overvågningsudstyr) og flyvedokumentation, der skal medbringes om bord på luftfartøjer, herunder særlige krav i tillæg til de bestemmelser, der er anført i subpart D i bilag IV (del-CAT) til forordning (EU) nr. 965/2012, og
- 2) nødløkaliseringsender (ELT), signaludstyr og redningsudstyr som angivet i punkt CAT.IDE.A.280 i bilag IV (del-CAT) og punkt NCC.IDE.A.215 i bilag VI (del-NCC) til forordning (EU) nr. 965/2012, i det omfang regionale luftnavigationsmøder foreskriver dette, med henblik på flyvninger over udpegede landområder.

### **GEN 1.6 Resumé af nationale forskrifter og internationale aftaler/konventioner**

En liste med titler og referencer og, hvis det er relevant, resuméer af nationale forskrifter, der påvirker luftfarten, samt en liste over ratificerede internationale aftaler/konventioner opdelt på medlemsstater.

### **GEN 1.7 Afvigelser fra ICAO-standarder, anbefalet praksis og procedurer**

En liste over væsentlige afvigelser mellem medlemsstaternes nationale forskrifter og praksis på den ene side og de tilknyttede ICAO-bestemmelser på den anden, herunder:

- 1) berørt bestemmelse (bilag og udgavenummer, afsnit) og
- 2) fuld ordlyd af afvigelsen.

Alle væsentlige afvigelser skal anføres i dette underafsnit. Alle bilag anføres i nummerorden, selv om der ikke er afvigelser i forhold til et ICAO-bilag; i dette tilfælde afgives en NIL-meddelelse. Nationale afvigelser, eller i hvilket omfang de regionale supplerende procedurer (SUPP) ikke anvendes, skal meddeles straks efter det bilag, som den supplerende procedure vedrører.

## **GEN 2. TABELLER OG KODER**

### **GEN 2.1 Målesystem, luftfartøjsmærkning og helligdage**

#### **GEN 2.1.1 Måleenheder**

Beskrivelse af de anvendte måleenheder, herunder en tabel over måleenheder.

#### **GEN 2.1.2 Tidsreferencesystem**

Beskrivelse af det anvendte tidsreferencesystem (kalender- og tidssystemet) med angivelse af, om sommer- og vintertid anvendes, og hvordan det tidsmæssige referencesystem angives i den samlede AIP.

#### **GEN 2.1.3 Det horisontale referencesystem**

En kort beskrivelse af det anvendte horisontale (geodætiske) referencesystem, herunder:

- 1) referencesystemets navn/designation
- 2) projektionens id og parametre
- 3) den anvendte ellipsoides id
- 4) det anvendte datums id
- 5) anvendelsesområde(r) og
- 6) en forklaring, hvis det er relevant, af den asterisk, der anvendes til at angive de koordinater, der ikke opfylder nøjagtighedskravene i ICAO's bilag 11 og 14.

#### **GEN 2.1.4 Det vertikale referencesystem**

En kort beskrivelse af det anvendte vertikale referencesystem, herunder:

- 1) referencesystemets navn/designation
- 2) beskrivelse af den anvendte geoidemodel, herunder de parametre, der er nødvendige for højdetransformation mellem den anvendte model og EGM-96
- 3) en forklaring, hvis det er relevant, af den asterisk, der anvendes til at angive de elevationer/geoideundulationer, der ikke opfylder nøjagtighedskravene i ICAO's bilag 14.



#### GEN 2.1.5 Luftfartøjsnationalitetsmærker og -registreringsmærker

Angivelse af medlemsstatens luftfartøjsnationalitetsmærker og -registreringsmærker.

#### GEN 2.1.6 Helligdage

En liste over helligdage med angivelse af berørte tjenester.

### GEN 2.2 Forkortelser anvendt i AIS-publikationer

En liste over forkortelser — opstillet i alfabetisk rækkefølge og med angivelse af deres respektive betydning — som anvendes af medlemsstaten i dens AIP og i forbindelse med distributionen af luftfartsdata og luftfartsinformation sammen med passende anmærkninger om de nationale forkortelser, der afviger fra forkortelserne i ICAO Doc 8400 »Procedures for Air Navigation Services — ICAO Abbreviations and Codes (PANS-ABC)«.

### GEN 2.3 Kortsymboler

En liste over kortsymboler ordnet i henhold til kortserien, hvis der anvendes symboler.

### GEN 2.4 Stedindikatorer

En liste over ICAO-stedindikatorer ordnet alfabetisk, som er tildelt luftfartens faste stationer, og som skal anvendes til kodnings- og afkodningsformål. En anmærkning skal angives for lokaliteter, der ikke er knyttet til luftfartens faste tjeneste (AFS).

### GEN 2.5 Liste over radionavigationshjælpemidler

En liste over radionavigationshjælpemidler opstillet i alfabetisk rækkefølge, som indeholder:

- 1) identifikator
- 2) stationens betegnelse
- 3) type af facilitet/hjælpemiddel
- 4) angivelse af, om hjælpemidlet betjener en route (E), flyveplads (A) eller dobbelt formål (AE)

### GEN 2.6 Omregning af måleenheder

Omregningstabeller eller alternativt omregningsformler mellem:

- 1) sømil og kilometer, og omvendt
- 2) ft og meter, og omvendt
- 3) bueminutter og buesekunder, og omvendt, angivet som decimaltal
- 4) andre relevante omregninger.

### GEN 2.7 Solopgang/solnedgang

Oplysninger om tidspunktet for solopgang henholdsvis solnedgang, herunder en kort beskrivelse af de kriterier, der er anvendt til at bestemme tidspunkterne, og enten en simpel formel eller tabel, hvoraf tidspunkter kan beregnes for en hvilket som helst lokalitet inden for myndighedens område/ansvarsområde, eller en alfabetisk liste over lokaliteter, for hvilke tidspunkterne er angivet i en tabel med henvisning til den tilknyttede side i tabellen tillige med solopgangs- og solnedgangstabeller for de udvalgte stationer/lokaliteter, herunder:

- 1) stationens betegnelse
- 2) ICAO-stedindikator
- 3) geografiske koordinater i grader og minutter

- 4) dato(er), for hvilke tidspunkter er angivet
- 5) tidspunktet for begyndelsen af tussmørke om morgenen (civil definition)
- 6) tidspunktet for solopgang
- 7) tidspunktet for solnedgang og
- 8) tidspunktet for slutningen af tussmørke om aftenen (civil definition).

### GEN 3. TJENESTER

#### GEN 3.1 Luftfartsinformationstjenester

##### GEN 3.1.1 Ansvarlige tjenester

Beskrivelse af den udøvede luftfartsinformationstjeneste (AIS) og de væsentlige dele heraf, herunder:

- 1) navnet på tjenesten/enheden
- 2) postadresse
- 3) telefonnummer
- 4) telefaxnummer
- 5) e-mailadresse
- 6) AFS-adresse
- 7) URL-adresse, hvis en sådan haves
- 8) en erklæring vedrørende de bestemmelser, som tjenesten er baseret på, og en henvisning til det sted i AIP, hvor eventuelle afvigelser er angivet.

##### GEN 3.1.2 Ansvarsområde

Ansvarsområdet for AIS.

##### GEN 3.1.3 Luftfartspublikationer

Beskrivelse af elementerne i luftfartsinformationsprodukterne, herunder:

- 1) AIP og tilknyttet ændringstjeneste
- 2) AIP-tillæg
- 3) AIC
- 4) NOTAM og PIB (pre-flight information bulletins)
- 5) tjeklister og lister over gyldige NOTAM
- 6) hvordan de kan anskaffes.

Anvendes et AIC til bekendtgørelse af priser for offentliggørelse, skal dette angives i dette afsnit af AIP.

##### GEN 3.1.4 AIRAC-systemet

En kort beskrivelse af AIRAC-systemet, herunder en oversigt over nuværende og kommende AIRAC-datoer.

##### GEN 3.1.5 Informationstjeneste forud for flyvning på flyvepladser/helikopterflyvepladser

En liste over flyvepladser/helikopterflyvepladser, hvor der rutinemæssigt stilles information før flyvning til rådighed, herunder en angivelse af relevante:

- 1) elementer i de luftfartsinformationsprodukter, som indehaves

- 2) kort og diagrammer, som indehaves,
- 3) samt sådanne datas generelle dækningsområde.

#### GEN 3.1.6 Digitale datasæt

- 1) Beskrivelse af de disponible datasæt, herunder:
  - a) titlen på datasættet
  - b) kort beskrivelse
  - c) omfattede dataobjekter
  - d) geografisk anvendelsesområde
  - e) begrænsninger i tilknytning til brugen heraf, hvis det er relevant.
- 2) Kontaktoplysninger om, hvordan datasæt kan anskaffes, og som indeholder følgende:
  - a) navn på den ansvarlige person, tjeneste eller organisation
  - b) den ansvarlige persons, tjenestes eller organisations postadresse og e-mailadresse
  - c) den ansvarlige persons, tjenestes eller organisations telefaxnummer
  - d) den ansvarlige persons, tjenestes eller organisations kontaktelefonnummer
  - e) tjenestetid (tidsrum, herunder tidszone, hvor der kan rettes henvendelse)
  - f) onlineoplysninger, der kan bruges til at kontakte den pågældende person, tjeneste eller organisation, og
  - g) om nødvendigt supplerende oplysninger om, hvordan og hvornår personen, tjenesten eller organisationen kan kontaktes.

### GEN 3.2 Aeronautiske kort

#### GEN 3.2.1 Ansvarlig(e) tjeneste(r)

Beskrivelse af den eller de tjenester, der er ansvarlige for udarbejdelsen af aeronautiske kort, herunder:

- 1) tjenestens betegnelse
- 2) postadresse
- 3) telefonnummer
- 4) telefaxnummer
- 5) e-mailadresse
- 6) AFS-adresse
- 7) URL-adresse, hvis en sådan haves og
- 8) en erklæring vedrørende de bestemmelser, som tjenesten er baseret på, og en henvisning til det sted i AIP, hvor eventuelle afvigelser i forhold til ICAO er angivet.

#### GEN 3.2.2 Vedligeholdelse af kort

Kort beskrivelse af, hvordan aeronautiske kort revideres og ændres.

#### GEN 3.2.3 Indkøbsordninger

Nærmere oplysninger om, hvordan kort kan anskaffes, og som indeholder følgende:

- 1) en tjeneste eller et eller flere salgsgenturer
- 2) postadresse
- 3) telefonnummer

- 4) telefaxnummer
- 5) e-mailadresse
- 6) AFS-adresse
- 7) URL-adresse, hvis en sådan haves.

#### GEN 3.2.4 Serier af aeronautiske kort, der står til rådighed

En liste over de serier af aeronautiske kort, der står til rådighed, efterfulgt af en generel beskrivelse af hver serie og en angivelse af den tiltænkte anvendelse.

#### GEN 3.2.5 Liste over aeronautiske kort, der står til rådighed

En liste over aeronautiske kort, der står til rådighed, herunder:

- 1) seriernes titler
- 2) seriernes målestok
- 3) betegnelse og/eller nummer på hvert kort eller hvert ark i en serie
- 4) pris pr. ark
- 5) dato for seneste revision.

#### GEN 3.2.6 Indeks på verdenskortet for luftfart (WAC) — ICAO 1:1 000 000

Et indeksskort, som angiver dækningsområde og arkets layout for WAC 1:1 000 000 udarbejdet af en medlemsstat. Udarbejdes der et aeronautisk kort — ICAO 1: 500 000 i stedet for WAC 1:1 000 000, skal indeksskortet anvendes til at angive dækningsområdet og arkets layout for det aeronautiske kort — ICAO 1:500 000.

#### GEN 3.2.7 Topografiske kort

Nærmere oplysninger om, hvordan topografiske kort kan anskaffes, og som indeholder følgende:

- 1) betegnelsen for en tjeneste eller et eller flere salgsagenturer
- 2) postadresse
- 3) telefonnummer
- 4) telefaxnummer
- 5) e-mailadresse
- 6) AFS-adresse
- 7) URL-adresse, hvis en sådan haves.

#### Gen 3.2.8 Korrektion af kort, der ikke er indeholdt i AIP

En liste over korrektioner af aeronautiske kort, som ikke er indeholdt i AIP, eller en angivelse af, hvor sådanne oplysninger kan fås.

### **GEN 3.3 Lufttrafiktjenester (ATS)**

#### GEN 3.3.1 Ansvarlige tjenester

Beskrivelse af lufttrafiktjenesten og de væsentlige dele heraf, herunder:

- 1) tjenestens betegnelse
- 2) postadresse
- 3) telefonnummer

- 4) telefaxnummer
- 5) e-mailadresse
- 6) AFS-adresse
- 7) URL-adresse, hvis en sådan haves
- 8) en erklæring vedrørende de bestemmelser, som tjenesten er baseret på, og en henvisning til det sted i AIP, hvor eventuelle afvigelser i forhold til ICAO er angivet
- 9) en angivelse, hvis tjenesten ikke er tilgængelig i 24 timer om dagen og syv dage om ugen.

#### GEN 3.3.2 Ansvarsområde

Kort beskrivelse af det ansvarsområde, for hvilket ATS udøves.

#### GEN 3.3.3 Typer af tjenester

Kort beskrivelse af hovedtyperne af udøvede lufttrafiktjenester.

#### GEN 3.3.4 Koordinering mellem operatøren og ATS

De generelle betingelser for koordinering mellem operatøren og lufttrafiktjenesterne.

#### GEN 3.3.5 Minimumsflyvehøjde over havet

De kriterier, der anvendes til at fastsætte minimumsflyvehøjder.

#### GEN 3.3.6 Adresseliste over ATS-enheder

En liste over ATS-enheder og deres adresser ordnet alfabetisk, som indeholder følgende:

- 1) enhedens navn
- 2) postadresse
- 3) telefonnummer
- 4) telefaxnummer
- 5) e-mailadresse
- 6) AFS-adresse
- 7) URL-adresse, hvis en sådan haves.

### **GEN 3.4 Kommunikationstjenester**

#### GEN 3.4.1 Ansvarlige tjenester

Beskrivelse af den tjeneste, der er ansvarlig for at stille telekommunikations- og navigationsfaciliteter til rådighed, herunder:

- 1) tjenestens betegnelse
- 2) postadresse
- 3) telefonnummer
- 4) telefaxnummer
- 5) e-mailadresse

- 6) AFS-adresse
- 7) URL-adresse, hvis en sådan findes
- 8) en erklæring vedrørende de bestemmelser, som tjenesten er baseret på, og en henvisning til det sted i AIP, hvor eventuelle afvigelser i forhold til ICAO er angivet
- 9) en angivelse, hvis tjenesten ikke er tilgængelig i 24 timer om dagen og syv dage om ugen.

#### GEN 3.4.2 Ansvarsområde

Kort beskrivelse af det ansvarsområde, for hvilket telekommunikationstjenesten udøves.

#### GEN 3.4.3 Typer af tjeneste

Kort beskrivelse af hovedtyper af tjenester og faciliteter, der stilles til rådighed, herunder:

- 1) radionavigationstjenester
- 2) tale- og/eller datalink-tjenester
- 3) tjeneste, der står for udsendelse
- 4) anvendte sprog og
- 5) en angivelse af, hvor der kan indhentes nærmere oplysninger.

#### GEN 3.4.4 Krav og betingelser

Kort beskrivelse af de krav og betingelser, på hvilke kommunikationstjenesten stilles til rådighed.

#### GEN 3.4.5 Diverse

Eventuel yderligere information (f.eks. udvalgte udsendelsesstationer, telekommunikationsdiagram).

### **GEN 3.5 Meteorologiske tjenester**

#### GEN 3.5.1 Ansvarlig tjeneste

Kort beskrivelse af den meteorologiske tjeneste, der er ansvarlig for at stille meteorologiske oplysninger til rådighed, herunder:

- 1) tjenestens betegnelse
- 2) postadresse
- 3) telefonnummer
- 4) telefaxnummer
- 5) e-mailadresse
- 6) AFS-adresse
- 7) URL-adresse, hvis en sådan findes
- 8) en erklæring vedrørende de bestemmelser, som tjenesten er baseret på, og en henvisning til det sted i AIP, hvor eventuelle afvigelser er angivet
- 9) en angivelse, hvis tjenesten ikke er tilgængelig i 24 timer om dagen og syv dage om ugen.

#### GEN 3.5.2 Ansvarsområde

Kort beskrivelse af området og/eller luftruter, for hvilket den meteorologiske tjeneste udøves.

### Gen 3.5.3 Meteorologiske observationer og rapporter

Detaljeret beskrivelse af de meteorologiske observationer og rapporter, som stilles til rådighed for den internationale luftfart, herunder:

- 1) stationens betegnelse og ICAO-stedindikatoren
- 2) observationstype og -frekvens, herunder angivelse af automatisk observationsudstyr
- 3) typer af meteorologiske meldinger og disponibilitet af en TREND-udsig
- 4) særlige typer observationssystemer og antallet af observationssteder, der anvendes til at observere og rapportere om vinden ved jorden, sigtbarhed, banesynsvidde, skybase, temperatur og, hvis det er relevant, wind shear (f.eks. vindstyrkemåler ved skæringspunkter mellem baner, transmissometer-systemer i nærheden af sætningszonen osv.)
- 5) tjenestetid
- 6) angivelse af disponible aeronautiske klimatologiske oplysninger.

### GEN 3.5.4 Typer af tjenester

Kort beskrivelse af hovedtyperne af tjenester, der stilles til rådighed, herunder nærmere oplysninger om briefing, konsultation, visning af meteorologiske oplysninger, flyvedokumentation, som stilles til rådighed for operatører og flyvebesætningsmedlemmer samt af de metoder og midler, der anvendes til at levere meteorologiske oplysninger.

### GEN 3.5.5 Meddelelse påkrævet fra operatører

Mindste varighed mht. forhåndsmeddelelse fra operatører, der kræves af udøveren af meteorologiske tjenester, for så vidt angår briefing, konsultation og flyvedokumentation samt andre meteorologiske oplysninger, som de har behov for eller ændrer.

### GEN 3.5.6 Luftfartøjsmeldinger

Krav til udarbejdelse og transmission af luftfartøjsmeldinger pålagt af udøveren af meteorologiske tjenester, hvis dette er nødvendigt.

### GEN 3.5.7 VOLMET-tjeneste

Beskrivelse af VOLMET- og/eller D-VOLMET-tjenesten, herunder:

- 1) den transmitterende stations betegnelse
- 2) kaldesignal eller identifikation og forkortelse med henblik på radiokommunikationsemissionen
- 3) frekvens eller frekvenser, som benyttes til udsendelsen
- 4) udsendelsesperiode
- 5) tjenestetid
- 6) liste over flyvepladser/helikopterflyvepladser, som er omfattet af rapporter og/eller udsigter og
- 7) omfattede rapporter, udsigter og SIGMET-oplysninger samt bemærkninger.

### GEN 3.5.8 SIGMET- og AIRMET-tjeneste

Beskrivelse af den meteorologiske overvågning, der udøves inden for flyveinformationsregioner eller kontrolområder, for hvilke der udøves lufttrafiktjenester, herunder en liste over de meteorologiske overvågningskontorer med:

- 1) det meteorologiske overvågningskontors betegnelse og ICAO-stedindikatoren
- 2) tjenestetid
- 3) betjente flyveinformationsregion(er) eller kontrolområde(er)
- 4) SIGMET-gyldighedsperioder

- 5) særlige procedurer, der anvendes i forbindelse med SIGMET-oplysninger (f.eks. for vulkansk aske og tropiske cykloner)
- 6) procedurer, der anvendes i forbindelse med AIRMET-oplysninger (i overensstemmelse med de relevante regionale luftfartsaftaler)
- 7) den eller de ATS-enheder, der modtager SIGMET- og AIRMET-oplysninger
- 8) yderligere oplysninger såsom enhver tjenesterelateret begrænsning osv.

#### GEN 3.5.9 Andre automatiserede meteorologiske tjenester

Beskrivelse af disponible automatiserede tjenester med henblik på tilrådighedsstillelse af meteorologiske oplysninger (f. eks. automatiserede tjenester forud for flyvning, der kan tilgås via telefon og/eller computermodem), herunder:

- 1) tjenestens betegnelse
- 2) hvilken information, som stilles til rådighed
- 3) omfattede områder, ruter og flyvepladser
- 4) telefon- og telefaxnumre, e-mailadresse og URL-adresse, hvis et websted haves.

### GEN 3.6 Eftersøgning og redning (SAR)

#### GEN 3.6.1 Ansvarlig(e) tjeneste(r)

Kort beskrivelse af den eller de tjenester, der er ansvarlige for eftersøgning og redning (SAR), herunder:

- 1) navnet på tjenesten/enheden
- 2) postadresse
- 3) telefonnummer
- 4) telefaxnummer
- 5) e-mailadresse
- 6) AFS-adresse
- 7) URL-adresse, hvis en sådan haves og
- 8) en erklæring vedrørende de bestemmelser, som tjenesten er baseret på, og en henvisning til det sted i AIP, hvor eventuelle afvigelser i forhold til ICAO er angivet.

#### GEN 3.6.2 Ansvarsområde

Kort beskrivelse af det ansvarsområde, inden for hvilket der udøves SAR-tjenester.

#### GEN 3.6.3 Typer af tjeneste

Kortfattet beskrivelse og geografisk afbildning, hvis det er relevant, af typen af tjeneste og faciliteter, der stilles til rådighed, herunder angivelse af, i hvilket omfang SAR-flyvningers dækningsområde afhænger af en betydelig deployering af luftfartøjer.

#### GEN 3.6.4 SAR-aftaler

Kort beskrivelse af gældende SAR-aftaler, herunder bestemmelser om at lette ankomst og afgang for andre medlemsstaters luftfartøjer med henblik på eftersøgning, redning, bjærgning og reparation, eller bjærgning af luftfartøjer, der er bortkommet eller beskadiget, enten med luftbåren anmeldelse alene eller efter meddelelse af flyveplaner.



#### GEN 3.6.5 Betingelser for disponibilitet

Kort beskrivelse af bestemmelserne vedrørende SAR, herunder de generelle betingelser, under hvilke tjenesten og faciliteterne står til rådighed for international brug, herunder en angivelse af, om en facilitet, der står til rådighed med henblik på SAR, er specialiseret i SAR-teknikker og -funktioner, anvendes specifikt til andre formål, men er indrettet til SAR-formål i kraft af uddannelse og udstyr, eller kun lejlighedsvis står til rådighed og ikke råder over nogen særlig uddannelse i eller forberedelse på SAR-opgaver.

#### GEN 3.6.6 Anvendte procedurer og signaler

Kort beskrivelse af de procedurer og signaler, der anvendes af redningsluftfartøjer, og en tabel, der viser de signaler, der skal anvendes af overlevende.

### GEN 4. AFGIFTER FOR FLYVEPLADSER/HELIKOPTERFLYVEPLADSER OG LUFTFARTSTJENESTER (ANS)

Der kan henvises til, hvor nærmere oplysninger om de faktiske afgifter kan findes, hvis de ikke er specificeret i dette kapitel.

#### GEN 4.1 Afgifter for benyttelse af flyvepladser/helikopterflyvepladser

Kort beskrivelse af de typer af afgifter, som kan anvendes på flyvepladser/helikopterflyvepladser, der står til rådighed for international brug, herunder:

- 1) landing med luftfartøjer
- 2) parkering, hangarering og langtidsopbevaring af luftfartøjer
- 3) passagertjeneste
- 4) luftfartssikkerhed
- 5) støjrelaterede poster
- 6) andet (told, sundhed, immigration m.v.)
- 7) fritagelser/lempelser og
- 8) betalingsmåder.

#### GEN 4.2 Afgifter for luftfartstjenester

Kort beskrivelse af de afgifter, som kan anvendes for ANS, der stilles til rådighed for international brug, herunder:

- 1) indflyvningskontrol
- 2) ANS-rute
- 3) omkostningsgrundlag for ANS og fritagelser/lempelser
- 4) betalingsmåder.

### DEL 2 — EN ROUTE (ENR)

Hvis en AIP udarbejdes og stilles til rådighed i flere bind, som hver rummer en særskilt ændrings- og tillægstjeneste, skal et særskilt forord, en fortegnelse over AIP-ændringer, en fortegnelse over AIP-tillæg, en tjekliste over AIP-sider og en liste over aktuelle håndrettelser indføres i hvert bind. Hvis en AIP offentliggøres i ét bind, skal anmærkningen »ikke relevant« anføres i hvert af ovennævnte underafsnit.

#### ENR 0.6 Indholdsfortegnelse for del 2

En liste over afsnit og underafsnit i del 2 — en route.

## ENR 1. GENERELLE REGLER OG PROCEDURER

### ENR 1.1 Generelle regler

De generelle regler som anvendt i medlemsstaten skal offentliggøres.

### ENR 1.2 Visuelflyveregler

Visuelflyvereglerne som anvendt i medlemsstaten skal offentliggøres.

### ENR 1.3 Instrumentflyveregler

Instrumentflyvereglerne som anvendt i medlemsstaten skal offentliggøres.

ENR 1.3.1 Regler gældende for alle IFR-flyvninger

ENR 1.3.2 Regler gældende for IFR-flyvninger i kontrolleret luftrum

ENR 1.3.3 Regler gældende for IFR-flyvninger uden for kontrolleret luftrum

ENR 1.3.4 Generelle procedurer for luftrum med fri ruteføring (FRA)

Procedurer for luftrum med fri ruteføring, herunder redegørelse for og definitioner af relevante punkter, der anvendes i forbindelse med FRA. Hvis FRA gennemføres på tværs af landegrænser, angives de involverede FIR/UIR eller CTA/UTA i punkt ENR 1.3.

### ENR 1.4 ATS-luftrumsklassifikation og -beskrivelse

ENR 1.4.1 ATS-luftrumsklassifikation

Beskrivelsen af ATS-luftrumsklasser i form af tabellen over ATS-luftrumsklassifikation i tillæg 4 til gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, som er behørigt kommenteret for at angive de luftrumsklasser, der ikke anvendes af medlemsstaten.

ENR 1.4.2 ATS-luftrumsbeskrivelse

Andre ATS-luftrumsbeskrivelser, alt efter hvad der er relevant, herunder generelle beskrivelser i tekstform.

### ENR 1.5 Venteflyvnings-, indflyvnings- og udflyvningsprocedurer

ENR 1.5.1 Generelt

Kravet er, at der skal afgives en erklæring om, hvilke kriterier der lægges til grund for fastsættelse af vente-, indflyvnings- og afgangprocedurer.

ENR 1.5.2 Ankommende flyvninger

Der skal forelægges procedurer (konventionel navigation, områdenavigation eller begge) for ankommende flyvninger, der er fælles for flyvninger til eller inden for samme type luftrum. Hvis forskellige procedurer finder anvendelse inden for et terminalluftrum, skal der indføres en note herom sammen med en henvisning til, hvor de specifikke procedurer kan findes.

ENR 1.5.3 Afgående flyvninger

Der skal forelægges procedurer (konventionel navigation, områdenavigation eller begge) for afgående flyvninger, der er fælles for flyvninger, som afgår fra enhver flyveplads/helikopterflyveplads.

#### ENR 1.5.4 Andre relevante oplysninger og procedurer

Kort beskrivelse af yderligere oplysninger, f.eks. indgangsprocedurer, slutindflyvningsopretning, venteprocedurer og -mønstre.

### **ENR 1.6 ATS-overvågningstjenester og -procedurer**

#### ENR 1.6.1 Primær radar

Beskrivelse af primære radartjenester og -procedurer, herunder:

- 1) supplerende tjenester
- 2) anvendelse af radarkontroltjeneste
- 3) procedurer i tilfælde af svigt i radar og luft til jord-kommunikation
- 4) krav til positionsrapportering via talekommunikation og datalink-kommunikation mellem flyveleder og pilot (CPDLC) og
- 5) grafisk afbildning af radardækningsområdet.

#### ENR 1.6.2 Sekundær overvågningsradar (SSR)

Beskrivelse af operationelle procedurer for sekundær overvågningsradar (SSR), herunder:

- 1) nødprocedurer
- 2) procedurer i tilfælde af svigt i luft til jord-kommunikation og procedurer mod ulovlige handlinger
- 3) SSR-kodetildelingssystemet
- 4) krav til positionsrapportering via tale og CPDLC og
- 5) grafisk afbildning af SSR-dækningsområdet.

#### ENR 1.6.3 Afhængig automatisk overvågning — udsendelse (ADS-B).

En beskrivelse af de operationelle procedurer for afhængig automatisk overvågning — udsendelse (ADS-B), herunder:

- 1) nødprocedurer
- 2) procedurer i tilfælde af svigt i luft til jord-kommunikation og procedurer mod ulovlige handlinger
- 3) krav vedrørende luftfartøjsidentitetsbetegnelse
- 4) krav til positionsrapportering via tale og CPDLC og
- 5) grafisk afbildning af ADS-B-dækningsområdet.

#### ENR 1.6.4 Andre relevante oplysninger og procedurer

Kort beskrivelse af yderligere oplysninger og procedurer, f.eks. procedurer i tilfælde af radarsvigt og transpondersvigt.

### **ENR 1.7 Højdemålerindstillingsprocedurer**

Der skal offentliggøres en erklæring om anvendelse af højdemålerindstillingsprocedurer, som indeholder:

- 1) en kort indledning med en erklæring vedrørende de ICAO-dokumenter, som procedurerne er baseret på, sammen med eventuelle afvigelser i forhold til ICAO-bestemmelserne
- 2) grundlæggende procedurer for indstilling af højdemåler

- 3) en beskrivelse af højdemålerindstillingsregion(er)
- 4) procedurer, der finder anvendelse for operatører (herunder piloter) og
- 5) tabel med marchhøjder.

#### **ENR 1.8 ICAO's regionale supplerende procedurer**

Der forelægges regionale supplerende procedurer (SUPP) for hele ansvarsområdet.

#### **ENR 1.9 Luftrafikregulering (ATFM) og luftrumsstyring**

Kort beskrivelse af ATFM-systemer og luftrumsstyring, herunder:

- 1) ATFM-struktur, tjenesteområde, udøvede tjenester, enhedens/enhedernes beliggenhed og tjenestetid
- 2) typer af trafikflow-meldinger og beskrivelser af formaterne og
- 3) procedurer, som finder anvendelse for afgående flyvninger, og som indeholder:
  - a) en tjeneste, der er ansvarlig for at stille oplysninger til rådighed om anvendte ATFM-foranstaltninger
  - b) krav til flyveplaner og
  - c) slottildelinger.
- 4) oplysninger om det overordnede ansvar for luftrumsstyring inden for det eller de pågældende FIR, nærmere oplysninger om koordinering af civil/militær luftrumsallokering og -styring, struktur af håndterbart luftrum (allokering og ændringer af allokering) samt generelle operationelle procedurer.

#### **ENR 1.10 Flyveplanlægning**

Enhver restriktion, begrænsning eller rådgivende information vedrørende flyveplanlægningsfasen, som kan hjælpe brugeren med at forelægge den påtænkte flyveoperation, skal angives, herunder:

- 1) procedurer for indgivelse af en flyveplan
- 2) repetitivt flyveplansystem og
- 3) ændringer af en indgivet flyveplan.

#### **ENR 1.11 Adressering af flyveplansmeldinger**

En angivelse i tabelform af de adresser, der er tildelt flyveplaner, skal indgå, og følgende angives:

- 1) flyvekategori (IFR, VFR eller begge)
- 2) rute (til eller via FIR og/eller TMA) og
- 3) meldingsadresse.

#### **ENR 1.12 Interception af civile luftfartøjer**

Der skal angives en komplet erklæring om de interception-procedurer og visuelle signaler, der skal anvendes, tillige med en klar angivelse af, hvorvidt ICAO-bestemmelser anvendes, og i benægtende fald at afvigelser forekommer.

#### **ENR 1.13 Ulovlige handlinger**

Der skal forelægges passende procedurer, som skal anvendes, hvis ulovlige handlinger forekommer.

#### **ENR 1.14 Luftrafikhændelser**

Beskrivelse af systemet til rapportering om luftrafikhændelser, herunder:

- 1) definition af luftrafikhændelser

- 2) anvendelse af »Formular til rapportering om lufttrafikhændelser«
- 3) rapporteringsprocedurer (herunder procedurer under flyvning) og
- 4) formålet med rapportering og håndtering af formularen.

## ENR 2. ATS-LUFTRUM

### ENR 2.1 FIR, UIR, TMA og CTA

Nærmere beskrivelse af flyveinformationsregioner (FIR), øvre flyveinformationsregioner (UIR) og kontrolområder (CTA) (herunder specifikke CTA såsom TMA), herunder:

- 1) betegnelse og geografiske koordinater i grader og minutter for FIR/UIR's laterale grænser samt geografiske koordinater i grader, minutter og sekunder af CTA's laterale grænser tillige med vertikale grænser og luftrumsklasse
- 2) Identifikation af den enhed, der udøver tjenesten
- 3) kaldesignal for den luftfartstation, der betjener den pågældende enhed, og det eller de anvendte sprog med angivelse af området og betingelser for, hvornår og hvor disse skal benyttes, hvis det er relevant
- 4) frekvenser og, hvis det er relevant, SATVOICE-nummer suppleret med angivelser til specifikke formål og
- 5) bemærkninger.

Kontrolzoner omkring militære luftbaser, der ikke på anden vis er beskrevet i AIP, skal nævnes i dette underafsnit. Hvis kravene i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 vedrørende flyveplaner, tovejskommunikation og positionsrapportering gælder for alle flyvninger for at eliminere eller reducere behovet for interception, og/eller hvis risikoen for interception forekommer, og det er påkrævet at opretholde lyttevagt på VHF-nødfrekvensen 121,500 MHz, skal en erklæring herom indgå for det eller de relevante områder eller dele heraf.

En beskrivelse af udpegede områder, hvor der er påbud om at medbringe en nødlokaliseringssender (ELT), og hvor luftfartøjer skal holde uafbrudt lyttevagt på VHF-nødfrekvensen 121,500 MHz, undtagen de perioder, hvor luftfartøjerne er i færd med at kommunikere på andre VHF-kanaler, eller når begrænsninger i det luftbårne udstyr eller arbejdet i cockpittet ikke tillader samtidig aflytning af to kommunikationskanaler.

### ENR 2.2 Andet reguleret luftrum

En nærmere beskrivelse af obligatoriske radiozoner (RMZ) og obligatoriske transponderzoner (TMZ), herunder:

- 1) betegnelse og geografiske koordinater i grader og minutter for de laterale grænser af RMZ/TMZ
- 2) vertikale grænser angivet i flyveniveauer eller ft
- 3) tidspunkt, hvor aktivitet forekommer og
- 4) bemærkninger.

En nærmere beskrivelse af andre typer af reguleret luftrum og luftrumsklassifikation, hvis sådanne er oprettet.

## ENR 3. ATS-RUTER

### ENR 3.1 ATS-ruter ad nedre luftveje

En nærmere beskrivelse af ATS-ruter ad nedre luftveje, herunder:

- 1) rutedesignation, designation for en eller flere specifikationer af påkrævet kommunikationspræstation (RCP-specifikationer), navigationsspecifikationer og/eller specifikationer af påkrævet overvågningspræstation (RSP-specifikationer), som finder anvendelse for et eller flere specificerede segmenter, navne, designationskoder eller navnekoder samt de geografiske koordinater i grader, minutter og sekunder for alle betydningsfulde punkter, hvormed ruten fastlægges, herunder »obligatoriske« rapporteringspunkter eller »efter anmodning«-rapporteringspunkter

- 2) beholdne kurser eller VOR-radialer afrundet til nærmeste grad, den geodætiske afstand afrundet til nærmeste tiendedel af en kilometer eller tiendedel af en sømil mellem hvert på hinanden følgende betydningsfuldt punkt og, hvis der er tale om VOR-radialer, omstillingspunkter
- 3) øvre og nedre grænser eller mindste en route-flyvehøjde over havet, afrundet til nærmeste højere 50 m eller 100 ft, og luftrumsklassifikation
- 4) laterale grænser og mindste hindringsfrie højder
- 5) retning af marchhøjder
- 6) krav til navigationsnøjagtighed for hvert PBN-rutesegment (RNAV eller RNP) og
- 7) bemærkninger, herunder en angivelse af den kontrollerende enhed, dennes operationelle kanal og, hvis det er relevant, dennes logon-adresse, SATVOICE-nummer og eventuelle begrænsninger for navigations-, RCP- og RSP-specifikation(er).

### ENR 3.2 ATS-ruter ad øvre luftveje

En nærmere beskrivelse af ATS-ruter ad øvre luftveje, herunder:

- 1) rutedesignation, designation for en eller flere specifikationer af påkrævet kommunikationspræstation (RCP-specifikationer), navigationsspecifikationer og/eller specifikationer af påkrævet overvågningspræstation (RSP-specifikationer), som finder anvendelse for et eller flere specificerede segmenter, navne, designationskoder eller navnekoder samt de geografiske koordinater i grader, minutter og sekunder for alle betydningsfulde punkter, hvormed ruten fastlægges, herunder »obligatoriske« rapporteringspunkter eller »efter anmodning«-rapporteringspunkter
- 2) beholdne kurser eller VOR-radialer afrundet til nærmeste grad, den geodætiske afstand afrundet til nærmeste tiendedel af en kilometer eller tiendedel af en sømil mellem hvert på hinanden følgende betydningsfuldt punkt og, hvis der er tale om VOR-radialer, omstillingspunkter
- 3) øvre og nedre grænser og luftrumsklassifikation
- 4) laterale grænser
- 5) retning af marchhøjder
- 6) krav til navigationsnøjagtighed for hvert PBN-rutesegment (RNAV eller RNP) og
- 7) bemærkninger, herunder en angivelse af den kontrollerende enhed, dennes operationelle kanal og, hvis det er relevant, dennes logon-adresse, SATVOICE-nummer og eventuelle begrænsninger for navigations-, RCP- og RSP-specifikation(er).

### ENR 3.3 Områdenavigationsruter

En nærmere beskrivelse af PBN-ruter (RNAV og RNP), herunder:

- 1) rutedesignation, designation for en eller flere specifikationer af påkrævet kommunikationspræstation (RCP-specifikationer), navigationsspecifikationer og/eller specifikationer af påkrævet overvågningspræstation (RSP-specifikationer), som finder anvendelse for et eller flere specificerede segmenter, navne, designationskoder eller navnekoder samt de geografiske koordinater i grader, minutter og sekunder for alle betydningsfulde punkter, hvormed ruten fastlægges, herunder »obligatoriske« rapporteringspunkter eller »efter anmodning«-rapporteringspunkter
- 2) i forbindelse med waypoints, hvormed en områdenavigationsrute fastlægges, oplyses derudover alt efter hvad der er relevant:
  - a) VOR/DME-referencens stationsidentitetsbetegnelse
  - b) pejling afrundet til den nærmeste grad og afstanden afrundet til nærmeste tiendedel km eller tiendedel sømil fra VOR/DME-referencen, hvis det pågældende waypoint ikke er samlokaliseret med det, og
  - c) DME-transmissionsantennens elevation afrundet til nærmeste 30 m (100 ft)

- 3) magnetisk pejling afrundet til nærmeste grad, den geodætiske afstand afrundet til nærmeste tiendedel af en kilometer eller tiendedel af en sømil mellem de fastlagte endepunkter og afstanden mellem hvert på hinanden følgende designeret betydningsfuldt punkt
- 4) øvre og nedre grænser og luftrumsklassifikation
- 5) retning af marchhøjder
- 6) krav til navigationsnøjagtighed for hvert PBN-rutesegment (RNAV eller RNP) og
- 7) bemærkninger, herunder en angivelse af den kontrollerende enhed, dennes operationelle kanal og, hvis det er relevant, dennes logon-adresse, SATVOICE-nummer og eventuelle begrænsninger for navigations-, RCP- og RSP-specifikation(er).

### **ENR 3.4 Helikopterruter**

En nærmere beskrivelse af helikopterruter, herunder:

- 1) rutedesignation, designation for en eller flere specifikationer af påkrævet kommunikationspræstation (RCP-specifikationer), navigationsspecifikationer og/eller specifikationer af påkrævet overvågningspræstation (RSP-specifikationer), som finder anvendelse for et eller flere specificerede segmenter, navne, designationskoder eller navnekoder samt de geografiske koordinater i grader, minutter og sekunder for alle betydningsfulde punkter, hvormed ruten fastlægges, herunder »obligatoriske« rapporteringspunkter eller »efter anmodning«-rapporteringspunkter
- 2) beholdne kurser eller VOR-radialer afrundet til nærmeste grad, den geodætiske afstand afrundet til nærmeste tiendedel af en kilometer eller tiendedel af en sømil mellem hvert på hinanden følgende betydningsfuldt punkt og, hvis der er tale om VOR-radialer, omstillingspunkter
- 3) øvre og nedre grænser og luftrumsklassifikation
- 4) mindste flyvehøjder afrundet til nærmeste højere 50 m eller 100 ft
- 5) krav til navigationsnøjagtighed for hvert PBN-rutesegment (RNAV eller RNP) og
- 6) bemærkninger, herunder en angivelse af den kontrollerende enhed, dennes operationelle kanal og, hvis det er relevant, dennes logon-adresse, SATVOICE-nummer og eventuelle begrænsninger for navigations-, RCP- og RSP-specifikation(er).

### **ENR 3.5 Andre ruter**

Kravet er, at der skal gives en beskrivelse af andre specifikt designede ruter, som er obligatoriske inden for et eller flere bestemte områder.

Beskrivelse af luftrummet med fri rutføring (FRA) som et specificeret luftrum, inden for hvilket brugerne frit kan planlægge direkte ruter mellem et fastsat indgangspunkt og et fastsat udgangspunkt, herunder oplysninger om direkte rutføring, restriktioner for anvendelsen af waypoints til direkte rutføringer og angivelse i flyveplanen (punkt 15). Forudsætningerne for udstedelse af ATC-klareringer skal beskrives.

### **ENR 3.6 En route-venteflyvning**

Kravet er, at der skal gives en nærmere beskrivelse af procedurer for en route-venteflyvning med følgende indhold:

- 1) identifikation af venteflyvning (i givet fald) og fikspunkt for venteflyvning (navigationshjælpemiddel) eller waypoint med geografiske koordinater i grader, minutter og sekunder
- 2) indadgående beholden kurs
- 3) proceduredrejningens retning

- 4) maksimal angivet flyvehastighed
- 5) minimum og maksimum venteflyvningsniveau
- 6) udadgående tid/afstand og
- 7) angivelse af den kontrollerende enhed og dennes driftsfrekvens.

#### ENR 4. RADIONAVIGATIONSHJÆLPEMIDLER/SYSTEMER

##### ENR 4.1 Radionavigationshjælpemidler — en route

En liste over stationer, der udøver radionavigationstjenester, som er beregnet til en route-formål og ordnet alfabetisk efter stationens betegnelse, herunder:

- 1) betegnelse for stationen og den magnetiske misvisning afrundet til nærmeste grad og for VOR's vedkommende stationens deklination, afrundet til nærmeste grad, der anvendes til teknisk indregulering af hjælpemidlet
- 2) identifikation
- 3) frekvens/kanal for hvert element
- 4) tjenestetid
- 5) geografiske koordinater for den transmitterende antennes position i grader, minutter og sekunder
- 6) DME-transmissionsantennens elevation afrundet til nærmeste 30 m (100 ft) og
- 7) bemærkninger.

Hvis facilitetens operative myndighed ikke er den udpegede myndighed, angives navnet på den operative myndighed i kolonnen til bemærkninger. Dækningen af faciliteter skal angives i kolonnen til bemærkninger.

##### ENR 4.2 Særlige navigationssystemer

Beskrivelse af stationer i forbindelse med særlige navigationssystemer, herunder:

- 1) stationens eller kædens betegnelse
- 2) type disponibel tjeneste (hovedsignal, slavesignal, farve)
- 3) frekvens (kanalnummer, basal impulsfrekvens, gentagelsesfrekvens, alt efter hvad der er relevant)
- 4) tjenestetid
- 5) geografiske koordinater for den transmitterende stations position i grader, minutter og sekunder og
- 6) bemærkninger.

Hvis facilitetens operative myndighed ikke er den udpegede myndighed, angives navnet på den operative myndighed i kolonnen til bemærkninger. Dækningen af faciliteter skal angives i kolonnen til bemærkninger.

##### ENR 4.3 Det globale satellitnavigationssystem (GNSS)

En liste over og beskrivelse af elementer i det globale satellitnavigationssystem (GNSS), som danner grundlag for den navigationstjeneste, der er oprettet med henblik på en route-formål, ordnet alfabetisk efter elementets navn, herunder:

- 1) betegnelsen på GNSS-elementet (GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS osv.)
- 2) frekvens(er) alt efter hvad der er relevant
- 3) geografiske koordinater i grader, minutter og sekunder for det nominelle tjenesteområde og dækningsområdet og
- 4) bemærkninger.

Hvis facilitetens operative myndighed ikke er den udpegede myndighed, angives navnet på den operative myndighed i kolonnen til bemærkninger.



#### **ENR 4.4 Navnekode-designationer for betydningsfulde punkter**

En alfabetisk ordnet liste med navnekode-designationer («navnekode» på fem bogstaver, der kan udtales), som er fastsat for betydningsfulde punkter beliggende på positioner, der ikke er markeret ved hjælp af radionavigationshjælpemidler, herunder:

- 1) navnekode-designation
- 2) geografiske koordinater for positionen i grader, minutter og sekunder
- 3) henvisning til ATS eller andre ruter, hvor det pågældende punkt er beliggende, og
- 4) bemærkninger, herunder om nødvendigt en supplerende fastlæggelse af positioner.

#### **ENR 4.5 Luftfartsfyrt — en route**

En liste over luftfartsfyrt og andre lysfyrt, som angiver geografiske positioner, der af medlemsstaten er udvalgt som betydningsfulde, herunder:

- 1) bynavnet eller anden identitetsbetegnelse for fyret
- 2) fyrets type og lysstyrken målt i tusinder candela
- 3) signalets karakteristika
- 4) driftstid og
- 5) bemærkninger.

### **ENR 5. NAVIGATIONSADVARSLER**

#### **ENR 5.1 Forbudte områder, restriktionsområder og fareområder**

Beskrivelse, eventuelt suppleret med en grafisk afbildning af forbudte områder, restriktionsområder og fareområder samt oplysninger om deres etablering og aktivering, herunder:

- 1) identifikation, betegnelse og geografiske koordinater for de laterale grænser i grader, minutter og sekunder, hvis det er beliggende inden for, og i grader og minutter, hvis det er beliggende uden for kontrolområde-/kontrolzonegrænser
- 2) øvre og nedre grænser og
- 3) bemærkninger, herunder tidspunkt, hvor aktivitet forekommer.

Typen af restriktion eller arten af faren og risikoen for interception i tilfælde af indtrængen skal angives i kolonnen til bemærkninger.

#### **ENR 5.2 Militære øvelses- og træningsområder og luftforsvarsidentifikationszoner (ADIZ)**

Beskrivelse, eventuelt suppleret med en grafisk afbildning af etablerede militære træningsområder og militære øvelser, der finder sted med regelmæssige mellemrum, og den etablerede luftforsvarsidentifikationszone (ADIZ), herunder:

- 1) geografiske koordinater for de laterale grænser i grader, minutter og sekunder, hvis det er beliggende inden for, og i grader og minutter, hvis det er beliggende uden for kontrolområde-/kontrolzonegrænser
- 2) øvre og nedre grænser samt systemet og kommunikationsmidler til brug for meddelelser om aktivering tillige med oplysninger af relevans for civile flyvninger og gældende ADIZ-procedurer og
- 3) bemærkninger, herunder tidspunkt, hvor aktivitet forekommer, og risiko for interception i tilfælde af indtrængen i ADIZ.

#### **ENR 5.3 Andre aktiviteter af farlig karakter og andre potentielle farer**

##### **ENR 5.3.1 Andre aktiviteter af farlig karakter**

Beskrivelse, suppleret af kort hvis det er relevant, af aktiviteter, som udgør en specifik eller åbenbar fare for luftfartøjsoperationer, og som kan berøre flyvninger, herunder:

- 1) geografiske koordinater i grader og minutter for områdets centrum samt rækkevidden
- 2) vertikale grænser
- 3) forholdsregler
- 4) den myndighed, der er ansvarlig for at stille oplysningerne til rådighed og
- 5) bemærkninger, herunder tidspunkt, hvor aktivitet forekommer.

#### ENR 5.3.2 Andre potentielle farer

Beskrivelse, suppleret af kort hvis det er relevant, af andre potentielle farer, der kan påvirke flyvninger (f.eks. aktive vulkaner, atomkraftværker osv.), herunder:

- 1) geografiske koordinater i grader og minutter for en potentiel fares beliggenhed
- 2) vertikale grænser
- 3) forholdsregler
- 4) den myndighed, der er ansvarlig for at stille oplysningerne til rådighed og
- 5) bemærkninger.

#### ENR 5.4 Hindringer for luftfarten

En liste over hindringer for luftfarten i område 1 (hele medlemsstatens område), herunder:

- 1) identifikation eller designation for hindringen
- 2) hindringens art
- 3) hindringens position repræsenteret ved geografiske koordinater i grader, minutter og sekunder
- 4) hindringens elevation og højde afrundet til nærmeste m eller ft
- 5) hindringsbelysningens type og farve (hvis en sådan forefindes) og
- 6) hvis det er relevant, en angivelse af, at listen over hindringer findes i elektronisk form, og en henvisning til punkt GEN 3.1.6.

#### ENR 5.5 Sports- og fritidsflyvningsaktiviteter

Kort beskrivelse, eventuelt suppleret med en grafisk afbildning, hvis det er relevant, af intensive sports- og fritidsflyvningsaktiviteter tillige med de betingelser, som gælder i forbindelse hermed, herunder:

- 1) designation og geografiske koordinater for de laterale grænser i grader, minutter og sekunder, hvis de foregår inden for, og i grader og minutter, hvis de foregår uden for kontrolområde-/kontrolzonegrænser
- 2) vertikale grænser
- 3) operatørens/brugerens telefonnummer og
- 4) bemærkninger, herunder tidspunkt, hvor aktivitet forekommer.

#### ENR 5.6 Fuglemigration og områder med følsom fauna

Beskrivelse, suppleret med kort hvis det er praktisk muligt, af fugletræk i forbindelse med migration, herunder trækruter og permanente hvileområder samt områder med følsom fauna.

### ENR 6. EN ROUTE-KORT

ICAO's en route- og indeks-kort skal medtages i dette afsnit.

## DEL 3 — FLYVEPLADSER (AD)

Hvis en AIP udarbejdes og stilles til rådighed i flere bind, som hver rummer en særskilt ændrings- og tillægstjeneste, skal et særskilt forord, en fortegnelse over AIP-ændringer, en fortegnelse over AIP-tillæg, en tjekliste over AIP-sider og en liste over aktuelle håndrettelser indføres i hvert bind. Hvis en AIP offentliggøres i ét bind, skal anmærkningen »ikke relevant« anføres i hvert af ovennævnte underafsnit.

**AD 0.6 Indholdsfortegnelse for del 3**

En liste over afsnit og underafsnit i del 3 — flyvepladser (AD).

**AD 1. FLYVEPLADSER/HELIKOPTERFLYVEPLADSER — INDLEDNING****AD 1.1 Flyvepladsens/helikopterflyvepladsens disponibilitet og brugsvilkår**

## AD 1.1.1 Generelle betingelser

Kort beskrivelse af den kompetente myndighed med ansvar for flyvepladser og helikopterflyvepladser, herunder:

- 1) de generelle betingelser, på hvilke flyvepladser/helikopterflyvepladser og tilknyttede faciliteter stilles til rådighed og
- 2) en erklæring vedrørende de bestemmelser, som tjenesterne er baseret på, og en henvisning til det sted i AIP, hvor eventuelle afvigelser i forhold til ICAO er angivet.

## AD 1.1.2 Anvendelse af militære luftbaser

Eventuelle forskrifter og procedurer vedrørende civil brug af militære luftbaser.

## AD 1.1.3 Procedurer ved lav sigtbarhed (LVP)

De generelle betingelser, på hvilke LVP finder anvendelse på kategori II- og III-operationer på flyvepladser, hvis sådanne betingelser anvendes.

## AD 1.1.4 Flyvepladsens operationelle minima

Nærmere oplysninger om flyvepladsens operationelle minima, som anvendes af medlemsstaten.

## AD 1.1.5 Andre oplysninger

Andre oplysninger af lignende art, hvis det er relevant.

**AD 1.2 Rednings- og brandslukningstjenester (RFFS) og sneberedskabsplan**

## AD 1.2.1 Rednings- og brandslukningstjenester

Kort beskrivelse af reglerne for oprettelse af RFFS for flyvepladser/helikopterflyvepladser, der stilles til rådighed for offentligheden, med angivelse af de kategorier af rednings- og brandberedskab, som en medlemsstat har oprettet.

## AD 1.2.2 Sneberedskabsplan

Kort beskrivelse af generelle forhold vedrørende sneberedskabsplanen for flyvepladser/helikopterflyvepladser, som stilles til rådighed for offentligheden, og hvor sne normalt vil kunne forventes at forekomme, herunder:

- 1) tilrettelæggelsen af vintertjenesten
- 2) overvågning af trafikområder
- 3) målemetoder og målinger, som foretages

- 4) foranstaltninger, der træffes for at opretholde trafikområdets brugbarhed
- 5) system og rapporteringsmuligheder
- 6) tilfælde, hvor banen lukkes og
- 7) informationsformidling angående sneforhold.

#### **AD 1.3 Indeks over flyvepladser og helikopterflyvepladser**

En liste, suppleret med en grafisk afbildning, over flyvepladser/helikopterflyvepladser i en medlemsstat, herunder:

- 1) navnet på flyvepladsen/helikopterflyvepladsen og ICAO-stedindikator
- 2) type trafik, som har tilladelse til at benytte den pågældende flyveplads/helikopterflyveplads (international/national, IFR/VFR, ruteflyvning/charterflyvning, almenflyvning, militær og andet) og
- 3) henvisning til underafsnittet i AIP's del 3, hvori flyvepladser/helikopterflyvepladser præsenteres.

#### **AD 1.4 Gruppering af flyvepladser og helikopterflyvepladser**

Kort beskrivelse af de kriterier, medlemsstaten anvender til at gruppere flyvepladser/helikopterflyvepladser med henblik på frembringelse/distribution/tilrådighedsstillelse af oplysninger.

#### **AD 1.5 Status for certificering af flyvepladser**

En liste over flyvepladser i medlemsstaten med angivelse af status for certificering, herunder:

- 1) navnet på flyvepladsen og ICAO-stedindikator
- 2) dato, og gyldighedsperiode hvis dette er relevant, for certificeringen og
- 3) eventuelle bemærkninger.

### **AD 2. FLYVEPLADSER**

**Bemærk: — \*\*\*\* skal erstattes af den relevante ICAO-stedindikator.**

#### **\*\*\*\* AD 2.1 Flyvepladsens stedindikator og navn**

Den ICAO-stedindikator, der er tildelt flyvepladsen, og flyvepladsens navn skal angives. En ICAO-stedindikator skal være en integreret del af det referencesystem, der gælder for alle underafsnit i afsnit AD 2.

#### **\*\*\*\* AD 2.2 Flyvepladsers geografiske og administrative data**

Flyvepladsers geografiske og administrative data skal offentliggøres, herunder:

- 1) flyvepladsens referencepunkt (geografiske koordinater i grader, minutter og sekunder) og beliggenheden heraf
- 2) flyvepladsreferencepunktets retning og afstand i forhold til centrum i den by, som flyvepladsen betjener
- 3) flyvepladselevation afrundet til nærmeste hele meter eller ft samt referencetemperatur
- 4) hvis det er relevant, geoideundulation ved flyvepladsens elevationsposition afrundet til nærmeste m eller ft
- 5) magnetisk misvisning afrundet til nærmeste grad, samt dato for information og årlig ændring
- 6) flyvepladsoperatørens navn, adresse, telefon- og telefaxnummer, e-mailadresse, AFS-adresse og URL-adresse, hvis et websted haves.

- 7) trafiktyper, der har tilladelse til at benytte flyvepladsen (IFR/VFR) og
- 8) bemærkninger.

#### \*\*\*\* AD 2.3 Tjenestetid

En nærmere beskrivelse af, på hvilke tidspunkter flyvepladsens tjenester er i drift, herunder:

- 1) flyvepladsoperatør
- 2) told og immigration
- 3) sundhed og sanitet
- 4) AIS-briefingkontor
- 5) ATS-meldekantor (ARO)
- 6) MET-briefingkontor
- 7) ATS
- 8) tankning
- 9) håndtering
- 10) luftfartssikkerhed
- 11) afisning og
- 12) bemærkninger.

#### \*\*\*\* AD 2.4 Håndteringstjenester og -faciliteter

En nærmere beskrivelse af de håndteringstjenester og -faciliteter, der stilles til rådighed på flyvepladsen, herunder:

- 1) fragthåndteringsfaciliteter
- 2) brændstof- og olietyper
- 3) tankningsfaciliteter og -kapacitet
- 4) afisningsfaciliteter
- 5) hangarrum til rådighed for besøgende luftfartøjer
- 6) reparationsfaciliteter til rådighed for besøgende luftfartøjer
- 7) bemærkninger.

#### \*\*\*\* AD 2.5 Passagerfaciliteter

Disponible passagerfaciliteter på flyvepladsen i form af en kort beskrivelse eller en henvisning til andre informationskilder såsom et websted, herunder:

- 1) hoteller på eller i nærheden af flyvepladsen
- 2) restauranter på eller i nærheden af flyvepladsen
- 3) transportmuligheder
- 4) lægefaciliteter
- 5) banker og postkontorer på eller i nærheden af flyvepladsen
- 6) turistbureau
- 7) bemærkninger.

#### \*\*\*\* AD 2.6 Rednings- og brandslukningstjenester

En nærmere beskrivelse af de RFFS, der stilles til rådighed på flyvepladsen, herunder:

- 1) flyvepladskategori med hensyn til brandslukning

- 2) redningsudstyr
- 3) kapacitet til fjernelse af ikke-funktionsdygtige luftfartøjer og
- 4) bemærkninger.

#### **\*\*\*\* AD 2.7 Sæsonbetinget tilgængelighed — rydning**

En nærmere beskrivelse af det udstyr og de operationelle prioriteter, der er fastsat med henblik på rydning af flyvepladsers trafikområder, herunder:

- 1) type(r) af rydningsudstyr
- 2) prioritering i forbindelse med rydning
- 3) bemærkninger.

#### **\*\*\*\* AD 2.8 Forpladser, rulleveje og kontrolpladser/positionsdata**

Nærmere oplysninger om de fysiske karakteristika af forpladser, rulleveje og steder/positioner for designerede kontrolsteder, herunder:

- 1) forpladsers designation, overflade og bæreevne
- 2) rullevejes designation, overflade og bæreevne
- 3) højdemålerkontrolpunkters beliggenhed og elevation afrundet til nærmeste hele meter eller ft
- 4) VOR-kontrolpunkters beliggenhed
- 5) INS-kontrolpunkters position i grader, minutter, sekunder og sekunder
- 6) bemærkninger.

Hvis kontrolstederne/positionerne præsenteres på et flyvepladskort, skal der indføres en note herom i dette underafsnit.

#### **\*\*\*\* AD 2.9 Trafikstyring på jorden, kontrolsystem og afmærkning**

Kort beskrivelse af systemet til styring og kontrol af trafik på jorden og afmærkning af baner og rulleveje, herunder:

- 1) anvendelse af skiltning til identifikation af luftfartøjers standpladser, afmærkning af rulleveje og system til visuel docking/parkeringsassistance ved luftfartøjers standpladser
- 2) baners og rullevejes afmærkning og lys
- 3) stopbarrer (hvis sådanne forefindes)
- 4) bemærkninger.

#### **\*\*\*\* AD 2.10 Flyvepladshindringer**

En nærmere beskrivelse af hindringer, herunder:

- 1) hindringer i område 2
  - a) identifikation eller designation for hindringen
  - b) hindringens art
  - c) hindringens position repræsenteret ved geografiske koordinater i grader, minutter, sekunder og tiendedele sekunder
  - d) hindringens elevation og højde afrundet til nærmeste m eller ft
  - e) afmærkning af hindringen og hindringsbelysningens type og farve (hvis en sådan forefindes)
  - f) hvis det er relevant, en angivelse af, at listen over hindringer findes i elektronisk form, og en henvisning til punkt GEN 3.1.6. og
  - g) angivelsen »NIL«, hvis det er relevant.

- 2) det skal angives klart, at der ikke foreligger et område 2-datasæt for flyvepladsen, og der skal tilvejebringes hindringsdata for:
  - a) hindringer, der trænger ind i de hindringsbegrænsende overflader
  - b) hindringer, der trænger ind i startflyvevejsområdets hindringsidentifikationsflade og
  - c) andre hindringer, der vurderes at være farlige for luftfarten.
- 3) angivelse af, at der ikke stilles oplysninger om hindringer til rådighed for område 3, eller hvis sådanne stilles til rådighed:
  - a) identifikation eller designation for hindringen
  - b) hindringens art
  - c) hindringens position repræsenteret ved geografiske koordinater i grader, minutter, sekunder og tiendedele sekunder
  - d) hindringens elevation og højde afrundet til nærmeste tiendedel m eller tiendedel ft
  - e) afmærkning af hindringen og hindringsbelysningens type og farve (hvis en sådan forefindes)
  - f) hvis det er relevant, en angivelse af, at listen over hindringer findes i elektronisk form, og en henvisning til punkt GEN 3.1.6. og
  - g) angivelsen »NIL«, hvis det er relevant.

**\*\*\*\* AD 2.11 Meteorologiske oplysninger, der stilles til rådighed**

En nærmere beskrivelse af de meteorologiske oplysninger, der stilles til rådighed på flyvepladsen, og en angivelse af, hvilket meteorologisk kontor der er ansvarligt for den opgivne tjeneste, herunder:

- 1) navn på det meteorologiske overvågningskontor
- 2) tjenestetid og, hvis det er relevant, designationen af det ansvarlige meteorologiske kontor uden for tjenestetiden
- 3) kontor med ansvar for udarbejdelse af TAF samt gyldighedsperioder og med hvilket interval vejrudsigterne udsendes
- 4) disponibilitet af TREND-udsigter for flyvepladsen og med hvilket interval de udstedes
- 5) oplysninger om, hvordan briefing og/eller konsultation stilles til rådighed
- 6) typer af flyvedokumentation, der leveres, og det/de sprog, der anvendes i forbindelse med flyvedokumentation
- 7) kort og andre oplysninger, der vises eller står til rådighed til briefing eller konsultation
- 8) supplerende udstyr, der forefindes med henblik på at stille oplysninger om vejrforhold til rådighed, såsom vejrradar og satellitbilledmodtager
- 9) den eller de ATS-enheder, der får stillet meteorologiske oplysninger til rådighed 10) yderligere oplysninger såsom enhver tjenesterelateret begrænsning.

**\*\*\*\* AD 2.12 Banens fysiske karakteristika**

En nærmere beskrivelse af banens fysiske karakteristika for hver bane, herunder:

- 1) designationer
- 2) retvisende pejling afrundet til en hundrededel af en grad
- 3) baners dimensioner afrundet til nærmeste m eller ft
- 4) belægningens styrke (belægningsklassifikationsnummer (PCN) og tilknyttede data) og overflade på hver bane og tilhørende stopveje
- 5) geografiske koordinater i grader, minutter, sekunder og hundrededele sekunder for hver tærskel og baneende og, hvis det er relevant, geoideundulation af:
  - tærskler for ikke-præcisionsindflyvningsbaner afrundet til nærmeste m eller ft og
  - tærskler for præcisionsindflyvningsbaner afrundet til nærmeste tiendedel m eller tiendedel ft

- 6) elevation af:
  - tærskler for ikke-præcisionsindflyvningsbaner afrundet til nærmeste m eller ft og
  - tærskler og højeste elevation for sætningszonen for præcisionsindflyvningsbaner afrundet til nærmeste tiendedel m eller tiendedel ft
- 7) hver banes hældning og tilhørende stopveje
- 8) dimensioner af eventuel stopvej afrundet til nærmeste m eller ft
- 9) dimensioner af eventuel clearway afrundet til nærmeste m eller ft
- 10) dimensioner af sikkerhedszonen
- 11) dimensioner af bane og sikkerhedsområde
- 12) position (hvilken baneende) og beskrivelse af et eventuelt opfangningssystem
- 13) forekomst af et hindringsfrit område og
- 14) bemærkninger.

#### \*\*\*\* AD 2.13 Operative banelængder

En nærmere beskrivelse af de operative banelængder afrundet til nærmeste m eller ft i hver retning for hver bane, herunder:

- 1) banekode
- 2) startløb til rådighed
- 3) startdistance til rådighed og, hvis det er relevant, alternative reducerede operative banelængder
- 4) acceleration-stop distance til rådighed
- 5) landingsdistance til rådighed og
- 6) bemærkninger, herunder baneindgangs- eller startpunkt, hvis der er angivet alternative reducerede operative banelængder

Kan en baneretning ikke anvendes til start eller landing, eller begge dele, fordi dette er forbudt i forbindelse med operationer, skal dette angives, og ordene »not usable« (»ikke brugbar«) eller forkortelsen »NU« angives.

#### \*\*\*\* AD 2.14 Indflyvnings- og banelys

En nærmere beskrivelse af indflyvnings- og banelys, herunder:

- 1) banekode
- 2) indflyvningslyssystemets type, længde og lysstyrke
- 3) banetærskellys, farve og lysbarrer
- 4) type af visuelt indflyvningsvinkelindikatorsystem
- 5) længde af banens sætningszonelys
- 6) længde, indbyrdes afstand, farve og lysstyrke af banecenterlinjelys
- 7) længde, indbyrdes afstand, farve og lysstyrke af kantlys
- 8) farve på baneendelys og lysbarrer
- 9) længde og farve af stopvejslys og
- 10) bemærkninger.

#### \*\*\*\* AD 2.15 Anden belysning, sekundær strømforsyning

Beskrivelse af anden belysning og sekundær strømforsyning, herunder:

- 1) position, karakteristik og driftstid for flyvepladsers eventuelle flyvepladsfyr/identifikationsfyr



- 2) position og eventuel belysning af vindstyrkemåler/landingsretningsindikator
- 3) rullevejskant- og rullevejscenterlinjelys
- 4) sekundær strømforsyning, herunder omkoblingstid, og
- 5) bemærkninger.

#### \*\*\*\* AD 2.16 Helikopterlandingsområde

En nærmere beskrivelse af det helikopterlandingsområde, der stilles til rådighed på flyvepladsen, herunder:

- 1) geografiske koordinater i grader, minutter, sekunder og hundrededele sekunder og, hvis det er relevant, geoideundulation af sætningsområdets (TLOF-området) geometriske centrum eller af hver tærskel af slutindflyvnings- og startområdet (FATO-området):
  - for ikke-præcisionsindflyvninger afrundet til nærmeste m eller ft og
  - for præcisionsindflyvninger afrundet til nærmeste tiendedel m eller tiendedel ft
- 2) TLOF- og/eller FATO-områdets elevation:
  - for ikke-præcisionsindflyvninger afrundet til nærmeste m eller ft og
  - for præcisionsindflyvninger afrundet til nærmeste tiendedel m eller tiendedel ft
- 3) TLOF- og FATO-arealdimensioner afrundet til nærmeste m eller ft, overfladetype, bæreevne og afmærkning
- 4) retvisende pejling afrundet til en hundrededel af en grad til FATO
- 5) operative banelængder til rådighed afrundet til nærmeste m eller ft
- 6) indflyvnings- og FATO-lys og
- 7) bemærkninger.

#### \*\*\*\* GEN 2.17 ATS-luftrum

En nærmere beskrivelse af det ATS-luftrum, der organiseres på flyvepladsen, herunder:

- 1) designation af luftrum samt de laterale grænsers geografiske koordinater i grader, minutter og sekunder
- 2) vertikale grænser
- 3) klassifikation af luftrum
- 4) kaldesignal og sprog for den ATS-enhed, der udøver tjenester
- 5) gennemgangshøjde
- 6) anvendelighedsstidspunkter og
- 7) bemærkninger.

#### \*\*\*\* GEN 2.18 ATS-kommunikationsfaciliteter

En nærmere beskrivelse af de ATS-kommunikationsfaciliteter, der er indført på flyvepladsen, herunder:

- 1) tjenestens designation
- 2) kaldesignal
- 3) kanal(er)
- 4) SATVOICE-nummer(-numre), hvis det (de) foreligger
- 5) logon-adresse, hvis det er relevant
- 6) tjenestetid og
- 7) bemærkninger.

**\*\*\*\* AD 2.19 Radionavigations- og landingshjælpemidler**

En nærmere beskrivelse af radionavigations- og landingshjælpemidler, der er knyttet til instrumentindflyvnings- og terminalområdeprocedurerne på flyvepladsen, herunder:

- 1) type hjælpemiddel, magnetisk misvisning afrundet til nærmeste grad, alt efter hvad der er relevant, og typen af understøttet operation for så vidt angår instrumentlandningssystemet (ILS)/mikrobølgelandningssystemet (MLS), basal GNSS, det satellitbaserede forstærkningssystem (SBAS) og det jordbaserede forstærkningssystem (GBAS), og for VOR/ILS/MLS tillige dermed også stationens deklination, afrundet til nærmeste grad, der anvendes til teknisk indregulering af hjælpemidlet
- 2) identifikation, hvis det er påkrævet
- 3) frekvens(er), kanalnummer(numre), tjenestudøver og reference path identifier (RPI), alt efter hvad der er relevant
- 4) driftstid, hvis det er relevant
- 5) geografiske koordinater for den transmitterende antennes position i grader, minutter, sekunder og tiendedele sekunder, hvis det er relevant
- 6) DME-transmissionsantennens elevation afrundet til nærmeste 30 m (100 ft), elevationen af DME/P afrundet til nærmeste 3 m (10 ft), elevationen af GBAS-referencpunktet afrundet til nærmeste meter eller ft og referencpunktets ellipsoidehøjde afrundet til nærmeste meter eller ft; for SBAS, landingstærskelpunktets (LTP's) eller det fiktive tærskelpunkts (FTP's) ellipsoidehøjde afrundet til nærmeste hele meter.
- 7) servicevolumenradius fra GBAS-referencpunktet afrundet til nærmeste km eller sømil og
- 8) bemærkninger.

Anvendes samme hjælpemiddel til både en route- og flyvepladsformål, skal der også gives en beskrivelse i afsnit ENR 4. Hvis det jordbaserede forstærkningssystem (GBAS) betjener mere end én flyveplads, gives en beskrivelse af hjælpemidlet for hver flyveplads. Hvis facilitetens operative myndighed ikke er den udpegede myndighed, angives navnet på den operative myndighed i kolonnen til bemærkninger. Dækningen af faciliteter skal angives i kolonnen til bemærkninger.

**\*\*\*\* AD 2.20 Lokale flyvepladsforskrifter**

En nærmere beskrivelse af de forskrifter, der gælder for brugen af flyvepladsen, herunder hvorvidt der tillades træningsflyvninger, luftfartøjer uden radio, ultralette luftfartøjer og lignende, og for kørsel og parkering, dog undtaget flyveprocedurer.

**\*\*\*\* AD 2.21 Støjbegrænsningsprocedurer**

En nærmere beskrivelse af de støjbegrænsningsprocedurer, der er indført på flyvepladsen.

**\*\*\*\* AD 2.22 Flyveprocedurer**

En nærmere beskrivelse af vilkår og flyveprocedurer, herunder radar- og/eller ADS-B-procedurer, som er fastlagt på grundlag af lufrumets organisation på flyvepladsen. En nærmere beskrivelse af procedurerne ved lav sigtbarhed på flyvepladsen, hvis sådanne er fastsat, herunder:

- 1) bane(r) og tilhørende udstyr, som er godkendt til brug i henhold til procedurer ved lav sigtbarhed
- 2) fastlagte meteorologiske forhold, hvorunder iværksættelse, anvendelse og afslutning af procedurer ved lav sigtbarhed vil finde sted
- 3) beskrivelse af afmærkningen/lys på jorden til brug i henhold til procedurer ved lav sigtbarhed og
- 4) bemærkninger.

**\*\*\*\* AD 2.23 Supplerende oplysninger**

Supplerende oplysninger om flyvepladsen, f.eks. angivelse af fugleflokke på flyvepladsen, sammen med en angivelse af signifikante daglige bevægelser mellem hvile- og fodersteder, i det omfang det er praktisk muligt.

Specifikke supplerende oplysninger om fjernkontrolleret ATS på flyvepladsen:

- 1) angivelse af, at ATS på flyvepladsen udøves via fjernkontrol
- 2) signallampens position, f.eks. med udtrykket »signallampens position: [geografisk positionsbestemmelse]« samt en tydelig angivelse af signallampens position på flyvepladskortet for hver relevant flyveplads
- 3) beskrivelse af eventuelle specifikke kommunikationsmetoder, som anses for nødvendige i tilfælde af flere forskellige former for operationer, f.eks. tilføjelse af lufthavnes navne/ATS-enheders kaldesignal til alle transmissioner (dvs. ikke kun i forbindelse med den første kontakt) mellem piloter og ATCO/kontorer for flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFISO)
- 4) beskrivelse af eventuelle relevante foranstaltninger, der kræves af luftrumsbrugerne som følge af en nødsituation/unormal situation, og ATS-udøverens eventuelle beredskabsforanstaltninger i tilfælde af afbrydelser, hvis det er relevant (i punkt AD 2.22 »Flyveprocedurer«) og
- 5) beskrivelse af den indbyrdes afhængighed mellem tjenesternes disponibilitet eller angivelse af flyvepladser, der er uegnede til omdirigering fra flyvepladsen (luftrumsbrugere må ikke planlægge en flyveplads som en alternativ flyveplads, hvis tjenesten begge steder udøves af den samme fjernkontrolcentral), hvis det skønnes relevant.

#### \*\*\*\* AD 2.24 Aeronautiske kort relateret til en flyveplads

Aeronautiske kort relateret til en flyveplads, skal indgå i følgende rækkefølge:

- 1) kort over flyvepladsen/helikopterflyvepladsen — ICAO
- 2) kort over luftfartøjsstandpladser/docking — ICAO
- 3) kort over flyvepladsens trafikområde — ICAO
- 4) flyvepladshindringskort — ICAO Type A (for hver bane)
- 5) terræn- flyvepladshindringskort — ICAO (elektronisk)
- 6) kort over præcisionsindflyvningsterræn — ICAO (præcisionsindflyvningskategori II- og III-baner)
- 7) kort over området — ICAO (afgangs- og transitruer)
- 8) standard udflyvningskort — instrument — ICAO
- 9) kort over området — ICAO (ankomst- og transitruer)
- 10) standard indflyvningskort — instrument — ICAO
- 11) kort over ATC-overvågningens minimumshøjde over havet — ICAO
- 12) instrumentindflyvningskort — ICAO (for hver bane og proceduretype)
- 13) visuelindflyvningskort — ICAO og
- 14) fugleflokke i nærheden af flyvepladsen.

Hvis nogle af disse aeronautiske kort ikke fremstilles, gives der en erklæring herom i afsnit GEN 3.2 »Aeronautiske kort«.

### AD 3. HELIKOPTERFLYVEPLADSER

Stilles en helikopterlandingsplads til rådighed på flyvepladsen, skal tilknyttede data kun anføres under punkt \*\*\*\* AD 2.16.

**Bemærk:** — \*\*\*\* skal erstattes af den relevante ICAO-stedindikator.

#### \*\*\*\* AD 3.1 Helikopterflyvepladsens stedindikator og navn

Den ICAO-stedindikator, der er tildelt helikopterflyvepladsen, og helikopterflyvepladsens navne skal angives i AIP. En ICAO-stedindikator skal være en integreret del af det referencesystem, der gælder for alle underafsnit i afsnit AD 3.

**\*\*\*\* AD 3.2 Helikopterflyvepladsers geografiske og administrative data**

Kravet gælder for helikopterflyvepladsens geografiske og administrative data, herunder:

- 1) helikopterflyvepladsreferencepunktet (geografiske koordinater i grader, minutter og sekunder) og dets beliggenhed
- 2) helikopterflyvepladsreferencepunktets retning og afstand i forhold til centrum i den by, som helikopterflyvepladsen betjener
- 3) helikopterflyveplads-elevation afrundet til nærmeste hele meter eller ft samt referencetemperatur
- 4) hvis det er relevant, geoideundulation ved helikopterflyvepladsens elevationsposition afrundet til nærmeste m eller ft
- 5) magnetisk misvisning afrundet til nærmeste grad, samt dato for information og årlig ændring
- 6) helikopterflyvepladsoperatørens navn, adresse, telefon- og telefaxnummer, e-mailadresse, AFS-adresse og URL-adresse, hvis et websted findes.
- 7) trafiktyper, der har tilladelse til at benytte helikopterflyvepladsen (IFR/VFR) og
- 8) bemærkninger.

**\*\*\*\* AD 3.3 Tjenestetid**

En nærmere beskrivelse af, på hvilke tidspunkter helikopterflyvepladsens tjenester er i drift, herunder:

- 1) helikopterflyvepladsoperatør
- 2) told og immigration
- 3) sundhed og sanitet
- 4) AIS-briefingkontor
- 5) ATS-meldekantor (ARO)
- 6) MET-briefingkontor
- 7) ATS
- 8) tankning
- 9) håndtering
- 10) luftfartssikkerhed
- 11) afisning og
- 12) bemærkninger.

**\*\*\*\* AD 3.4 Håndteringstjenester og -faciliteter**

En nærmere beskrivelse af de håndteringstjenester og -faciliteter, der stilles til rådighed på helikopterflyvepladsen, herunder:

- 1) fragthåndteringsfaciliteter
- 2) brændstof- og olietyper
- 3) tankningsfaciliteter og -kapacitet
- 4) afisningsfaciliteter
- 5) hangarrum til rådighed for besøgende helikoptere
- 6) reparationsfaciliteter til rådighed for besøgende helikoptere og
- 7) bemærkninger.

**\*\*\*\* AD 3.5 Passagerfaciliteter**

Disponible passagerfaciliteter på helikopterflyvepladsen i form af en kort beskrivelse eller en henvisning til andre informationskilder såsom et websted, herunder:

- 1) hoteller på eller i nærheden af helikopterflyvepladsen
- 2) restaurant(er) på eller i nærheden af helikopterflyvepladsen
- 3) transportmuligheder
- 4) lægefaciliteter
- 5) banker og postkontorer på eller i nærheden af helikopterflyvepladsen
- 6) turistbureau og
- 7) bemærkninger.

**\*\*\*\* AD 3.6 Rednings- og brandslukningstjenester**

En nærmere beskrivelse af de RFFS, der stilles til rådighed på helikopterflyvepladsen, herunder:

- 1) helikopterflyvepladskategori med hensyn til brandslukning
- 2) redningsudstyr
- 3) kapacitet til fjernelse af ikke-funktionsdygtige helikoptere og
- 4) bemærkninger.

**\*\*\*\* AD 3.7 Sæsonbetinget tilgængelighed — rydning**

En nærmere beskrivelse af det udstyr og de operationelle prioriteter, der er fastsat med henblik på rydning af helikopterflyvepladsers trafikområder, herunder:

- 1) type(r) af rydningsudstyr
- 2) prioritering i forbindelse med rydning og
- 3) bemærkninger.

**\*\*\*\* AD 3.8 Forpladser, rulleveje og kontrolpladser/positionsdata**

Nærmere oplysninger om de fysiske karakteristika af forpladser, rulleveje og steder/positioner for designerede kontrolsteder, herunder:

- 1) forpladsers og helikopterstandpladsers designation, overflade og bæreevne
- 2) designation, bredde og overfladetype af helikopter-rulleveje på jorden
- 3) udstrækningen og designationen af rullevej i luften og lufttransitrute til helikoptere
- 4) højdemålerkontrolpunkters beliggenhed og elevation afrundet til nærmeste hele meter eller ft
- 5) VOR-kontrolpunkters beliggenhed
- 6) INS-kontrolpunkters position i grader, minutter, sekunder og sekunder og
- 7) bemærkninger.

Hvis kontrolstederne/positionerne præsenteres på et kort over helikopterflyvepladsen, skal der indføjes en note herom i dette underafsnit.

**\*\*\*\* AD 3.9 Afmærkning og markører**

En kort beskrivelse af slutindflyvnings- og startområdet samt rullevejsafmærkninger og -markører, herunder:

- 1) afmærkning af slutindflyvnings- og startområdet

- 2) rullevejsafmærkning, rullevejsmarkører og lufttransitrumarkører og
- 3) bemærkninger.

#### \*\*\*\* AD 3.10 Helikopterflyvepladshindringer

En nærmere beskrivelse af hindringer, herunder:

- 1) identifikation eller designation for hindringen
- 2) hindringens art
- 3) hindringens position repræsenteret ved geografiske koordinater i grader, minutter, sekunder og tiendedele sekunder
- 4) hindringens elevation og højde afrundet til nærmeste m eller ft
- 5) afmærkning af hindringen og hindringsbelysningens type og farve (hvis en sådan forefindes)
- 6) hvis det er relevant, en angivelse af, at listen over hindringer findes i elektronisk form, og en henvisning til punkt GEN 3.1.6. og
- 7) angivelsen »NIL«, hvis det er relevant.

#### \*\*\*\* AD 3.11 Meteorologiske oplysninger, der stilles til rådighed

En nærmere beskrivelse af de meteorologiske oplysninger, der stilles til rådighed på helikopterflyvepladsen, og en angivelse af, hvilket meteorologisk kontor der er ansvarligt for den opgivne tjeneste, herunder:

- 1) navn på det meteorologiske overvågningskontor
- 2) tjenestetid og, hvis det er relevant, designationen af det ansvarlige meteorologiske kontor uden for tjenestetiden
- 3) kontor med ansvar for udarbejdelse af TAF samt gyldighedsperioder for vejrudsigterne
- 4) disponibilitet af TREND-udsigter for helikopterflyvepladsen og med hvilket interval de udstedes
- 5) oplysninger om, hvordan briefing og/eller konsultation stilles til rådighed
- 6) type af flyvedokumentation, der leveres, og det/de sprog, der anvendes i forbindelse med flyvedokumentation
- 7) kort og andre oplysninger, der vises eller står til rådighed til briefing eller konsultation
- 8) supplerende udstyr, der forefindes med henblik på at stille oplysninger om vejrforhold til rådighed, såsom vejrradar og satellitbilledmodtager
- 9) den eller de ATS-enheder, der får stillet meteorologiske oplysninger til rådighed og
- 10) yderligere oplysninger såsom enhver tjenesterelateret begrænsning osv.

#### \*\*\*\* AD 3.12 Helikopterflyvepladsdata

En nærmere beskrivelse af helikopterflyvepladsens dimensioner og oplysninger i forbindelse hermed, herunder:

- 1) helikopterflyvepladsens type — overfladeniveau, hævet eller helikopterdek
- 2) Arealdimensioner af sætningsområdet (TLOF) afrundet til nærmeste m eller ft
- 3) retvisende pejling til slutindflyvnings- og startområdet (FATO) afrundet til en hundrededel af en grad
- 4) dimensioner afrundet til nærmeste hele meter eller ft af FATO, og overfladetype
- 5) TLOF's overflade og bæreevne i ton (1 000 kg)
- 6) geografiske koordinater i grader, minutter, sekunder og hundrededele sekunder og, hvis det er relevant, geoidundulation af TLOF's geometriske centrum eller af hver FATO-tærskel:
  - for ikke-præcisionsindflyvninger afrundet til nærmeste m eller ft og
  - for præcisionsindflyvninger afrundet til nærmeste tiendedel m eller tiendedel ft

- 7) TLOF- og/eller FATO-hældning og elevation:
  - for ikke-præcisionsindflyvninger afrundet til nærmeste m eller ft og
  - for præcisionsindflyvninger afrundet til nærmeste tiendedel m eller tiendedel ft
- 8) sikkerhedsområdets dimensioner
- 9) dimensioner afrundet til nærmeste hele meter eller ft af helikopter clearway
- 10) forekomst af en hindringsfri sektor og
- 11) bemærkninger.

#### \*\*\*\* AD 3.13 Operative banelængder

En nærmere beskrivelse af de operative banelængder afrundet til nærmeste m eller ft, hvis dette er relevant for helikopterflyvepladser, herunder:

- 1) startdistance til rådighed og, hvis det er relevant, alternative reducerede operative banelængder
- 2) distance til rådighed for en afbrudt start
- 3) landingsdistance til rådighed og
- 4) bemærkninger herunder indgangs- eller startpunkt, hvis der er angivet alternative reducerede operative banelængder

#### \*\*\*\* AD 3.14 Indflyvnings- og FATO-lys

En nærmere beskrivelse af indflyvnings- og FATO-lys, herunder:

- 1) indflyvningslyssystemets type, længde og lysstyrke
- 2) type af visuelt indflyvningsvinkelindikatorsystem
- 3) karakteristika og position for FATO-områdelys
- 4) karakteristika og position for sigtepunktslys
- 5) karakteristika og position for TLOF-lyssystemet og
- 6) bemærkninger.

#### \*\*\*\* AD 3.15 Anden belysning, sekundær strømforsyning

Beskrivelse af anden belysning og sekundær strømforsyning, herunder:

- 1) beliggenhed, karakteristika og driftstid for helikopterflyvepladsfyrtår
- 2) position og belysning af vindretningsindikator (WDI)
- 3) rullevejskant- og rullevejscenterlinjelys
- 4) sekundær strømforsyning, herunder omkoblingstid, og
- 5) bemærkninger.

#### \*\*\*\* GEN 3.16 ATS-luftrum

En nærmere beskrivelse af det ATS-luftrum, der organiseres på helikopterflyvepladsen, herunder:

- 1) designation af luftrum samt de laterale grænsers geografiske koordinater i grader, minutter og sekunder
- 2) vertikale grænser
- 3) klassifikation af luftrum
- 4) kaldesignal og sprog for den ATS-enhed, der udøver tjenester

- 5) gennemgangshøjde
- 6) anvendelighedsstidspunkter og
- 7) bemærkninger.

#### \*\*\*\* GEN 3.17 ATS-kommunikationsfaciliteter

En nærmere beskrivelse af de ATS-kommunikationsfaciliteter, der er indført på helikopterflyvepladsen, herunder:

- 1) tjenestens designation
- 2) kaldesignal
- 3) frekvens(er)
- 4) tjenestetid og
- 5) bemærkninger.

#### \*\*\*\* AD 3.18 Radionavigations- og landingshjælpemidler

En nærmere beskrivelse af radionavigations- og landingshjælpemidler, der er knyttet til instrumentindflyvnings- og terminalområdeprocedurerne på helikopterflyvepladsen, herunder:

- 1) type hjælpemiddel, magnetisk misvisning (og for VOR stationens deklination, der anvendes til teknisk indregulering af hjælpemidlet) afrundet til nærmeste grad, og operationstype for ILS, MLS, basal GNSS, SBAS og GBAS
- 2) identifikation, hvis det er påkrævet
- 3) frekvens(er) alt efter hvad der er relevant
- 4) driftstid, hvis det er relevant
- 5) geografiske koordinater for den transmitterende antennes position i grader, minutter, sekunder og tiendedele sekunder, hvis det er relevant
- 6) elevation DME-transmissionsantennen afrundet til nærmeste 30 m (100 ft) og DME/P afrundet til nærmeste 3 m (10 ft) og
- 7) bemærkninger.

Anvendes samme hjælpemiddel til både en route- og helikopterflyvepladsformål, skal der også gives en beskrivelse i afsnit ENR 4. Hvis GBAS betjener mere end én helikopterflyveplads, gives en beskrivelse af hjælpemidlet for hver helikopterflyveplads. Hvis facilitetens operative myndighed ikke er den udpegede myndighed, angives navnet på den operative myndighed i kolonnen til bemærkninger. Dækningen af faciliteter skal angives i kolonnen til bemærkninger.

#### \*\*\*\* AD 3.19 Lokale helikopterflyvepladsforskrifter

En nærmere beskrivelse af de forskrifter, der gælder for brugen af helikopterflyvepladsen, herunder hvorvidt der tillades træningsflyvninger, luftfartøjer uden radio, ultralette luftfartøjer og lignende, og for kørsel og parkering, dog undtaget flyveprocedurer.

#### \*\*\*\* AD 3.20 Støjbegrænsningsprocedurer

En nærmere beskrivelse af de støjbegrænsningsprocedurer, der er indført på helikopterflyvepladsen.

#### \*\*\*\* AD 3.21 Flyveprocedurer

En nærmere beskrivelse af vilkår og flyveprocedurer, herunder radar- og/eller ADS-B-procedurer, som er fastlagt på grundlag af luftrumets organisation således som fastlagt på helikopterflyvepladsen. En nærmere beskrivelse af procedurerne ved lav sigtbarhed på helikopterflyvepladsen, hvis sådanne er fastsat, herunder:

- 1) Sætningsområder (TLOF's) og tilhørende udstyr, som er godkendt til brug i henhold til procedurer ved lav sigtbarhed



- 2) fastlagte meteorologiske forhold, hvorunder iværksættelse, anvendelse og afslutning af procedurer ved lav sigtbarhed vil finde sted
- 3) beskrivelse af afmærkningen/lys på jorden til brug i henhold til procedurer ved lav sigtbarhed og
- 4) bemærkninger.

**\*\*\*\* AD 3.22 Supplerende oplysninger**

Supplerende oplysninger om helikopterflyvepladsen, f.eks. angivelse af fugleflokke på helikopterflyvepladsen, sammen med en angivelse af signifikante daglige bevægelser mellem hvile- og fodersteder, i det omfang det er praktisk muligt.

**\*\*\*\* AD 3.23 Kort relateret til en helikopterflyveplads**

Aeronautiske kort relateret til en helikopterflyveplads, skal indgå i følgende rækkefølge:

- 1) kort over flyvepladsen/helikopterflyvepladsen — ICAO
- 2) kort over området — ICAO (afgangs- og transitruiter)
- 3) standard udflyvningskort — instrument — ICAO
- 4) kort over området — ICAO (ankomst- og transitruiter)
- 5) standard indflyvningskort — instrument — ICAO
- 6) kort over ATC-overvågningens minimumshøjde over havet — ICAO
- 7) instrumentindflyvningskort — ICAO (for hver proceduretype)
- 8) visuelindflyvningskort — ICAO og
- 9) fugleflokke i nærheden af helikopterflyvepladsen.

Hvis nogle af disse aeronautiske kort ikke fremstilles, gives der en erklæring herom i afsnit GEN 3.2 »Aeronautiske kort«.

---

## Tillæg 2

## NOTAM-FORMAT

Prioritetsindikator												→	
Adresse													
Dato og klokkeslæt for indgivelse												→	
Indikator for ophavsmanden												<<=(	
<b>Meldingsserie, nummer og identifikator</b>													
NOTAM med nye oplysninger	.....NOTAMN (serie og løbenummer/år)												
NOTAM, der erstatter en tidligere NOTAM	.....NOTAMR..... (serie og løbenummer/år) (serie og løbenummer/år for den NOTAM, der skal erstattes)												
NOTAM, der annullerer en tidligere NOTAM	.....NOTAMC..... (serie og løbenummer/år) (serie og løbenummer/år for den NOTAM, der skal annulleres)											<<=	
<b>Kvalifikatorer</b>													
	FIR	NOTAM-kode	Trafik	Formål	Anvendelsesområde	Nedre Grænse	Øvre Grænse	Koordinater, Radius					
Q)													<<=
Identifikation af den ICAO-stedindikator, hvori faciliteten, luftrummet eller tilstanden, som der rapporteres om, befinder sig								A)					→
<b>Gyldighedsperiode</b>													
Fra ( <i>datotidsgruppe</i> )				B)									→
Til ( <i>PERM eller datotidsgruppe</i> )				C)									EST* PERM* <<=
Tidsplan ( <i>hvis det er relevant</i> )				D)								→	
												<<=	
<b>NOTAM's tekst: Indtastning i klart sprog (ved hjælp af ICAO-forkortelser)</b>													
E)													
Nedre grænse	F)											→	
Øvre grænse	G)											) <<=	
Underskrift													

\*Det ikke relevante overstreges

## VEJLEDNING I UDFYLDELSE AF NOTAM-FORMATET

### 1. Generelt

Kvalifikatorlinjen (punkt Q) og alle identifikatorer (punkt A til og med G), der hver efterfølges af en afsluttende parentes som vist i formatet, skal transmitteres, medmindre der ikke skal foretages nogen indtastning i forhold til en bestemt identifikator.

### 2. NOTAM-nummerering

Hver NOTAM skal tildeles en serie, der er angivet ved et bogstav og et firecifret tal efterfulgt af en skråstreg, og et tocifret tal for årstallet (f.eks. A0023/03). Hver serie påbegyndes den 1. januar med nummeret 0001.

### 3. Kvalifikatorer (punkt Q)

Punkt Q opdeles i otte rubrikker, der hver adskilles af en skråstreg. Der skal foretages en indtastning i hver rubrik. Eksempler på, hvordan rubrikkerne skal udfyldes, er vist i »*Aeronautical Information Services Manual*« (ICAO Doc 8126). Rubrikken defineres på følgende måde:

#### 1) FIR

- a) Hvis emnet for oplysningerne er geografisk beliggende inden for et FIR, skal pågældende FIR's ICAO-stedindikator angives. Befinder en flyveplads sig inden for en anden medlemsstats overliggende FIR, skal den første rubrik i punkt Q indeholde koden for det overliggende FIR (f.eks. Q) LFRR/...A) EGJJ)

eller

hvis emnet for oplysningerne er geografisk beliggende inden for mere end ét FIR, skal FIR-rubrikken bestå af ICAO-nationalitetsbetegnelsen for den medlemsstat, der er ophavsmand til den pågældende NOTAM, efterfulgt af »XX«. Stedindikatoren for den overliggende UIR må ikke anvendes. ICAO-stedindikatorerne for de pågældende FIR angives derefter i punkt A eller indikatoren for medlemsstaten eller den bemyndigede enhed, der er ansvarlig for udøvelsen af en luftfartstjeneste i mere end én medlemsstat.

- b) Udsteder en medlemsstat en NOTAM, som berører FIR i en gruppe af medlemsstater, medtages de første to bogstaver i ICAO-stedindikatoren for den udstedende medlemsstat efterfulgt af »XX«. Stedindikatorerne for de pågældende FIR angives derefter i punkt A eller indikatoren for medlemsstaten eller den bemyndigede enhed, der er ansvarlig for udøvelsen af en luftfartstjeneste i mere end én medlemsstat.

#### 2) NOTAM-KODE

Alle NOTAM-kodegrupper indeholder i alt fem bogstaver, hvoraf det første altid er bogstavet »Q«. Det andet og det tredje bogstav angiver emnet, og det fjerde og det femte bogstav angiver det omhandlede emnes status eller tilstand. Koderne på to bogstaver for »emner« henholdsvis »tilstande« er indeholdt i ICAO Doc 8400 »Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)«. Andet og tredje, henholdsvis fjerde og femte bogstav kan kombineres som omhandlet i »NOTAM-udvælgelseskriterierne« i ICAO Doc 8126, eller også indsættes en af følgende kombinationer, alt efter hvad der er relevant:

- a) er emnet ikke anført i NOTAM-koden (ICAO Doc 8400) eller i NOTAM-udvælgelseskriterierne (ICAO Doc 8126), indsættes »XX« som andet og tredje bogstav (f.eks. QXXAK); hvis emnet er »XX«, anvendes »XX« ligeledes for tilstanden (f.eks. QXXXX)
- b) er emnets tilstand ikke anført i NOTAM-koden (ICAO Doc 8400) eller i NOTAM-udvælgelseskriterierne (ICAO Doc 8126), indsættes »XX« som fjerde og femte bogstav (f.eks. QFAXX)
- c) hvis der udstedes en NOTAM med operationelt signifikante oplysninger, og hvis den anvendes til at meddele, at der findes AIRAC AIP-ændringer eller -tillæg, indsættes »TT« som fjerde og femte bogstav i NOTAM-koden

- d) hvis der udstedes en NOTAM med en tjekliste over gyldige NOTAM, indsættes »KKKK« som andet, tredje, fjerde og femte bogstav, og
- e) i NOTAM-annulleringer skal følgende bogstaver anvendes i NOTAM-kodens fjerde og femte bogstav:

AK = NORMALE OPERATIONER GENOPTAGET  
AL = OPERATIV (ELLER OPERATIV PÅ NY) MED FORBEHOLD AF TIDLIGERE OFFENTLIGGJORTE BEGRÆNSNINGER/BETINGELSER  
AO = OPERATIONEL  
CC = FULDFØRT  
CN = ANNULLERET  
HV = ARBEJDET FULDFØRT  
XX = KLART SPROG

*Da Q - — AO = Operationel skal anvendes til annullering af NOTAM og NOTAM-offentliggørelse af nyt udstyr eller nye tjenester; her anvendes følgende fjerde og femte bogstav Q - — CS = Installeret.*

*Q - — CN = ANNULLERET skal anvendes til at annullere planlagte aktiviteter, f.eks. navigationsadvarsler Q - — HV = ARBEJDE FULDFØRT anvendes til at annullere igangværende arbejde.*

3) TRAFIK

I = IFR  
V = VFR  
K = NOTAM er en tjekliste

*Afhængigt af emnet for NOTAM og indholdet heraf kan kvalifikatorrubrikken »TRAFIK« indeholde kombinerede kvalifikatorer.*

4) FORMÅL

N = NOTAM udvalgt til flyvebesætningsmedlemmernes umiddelbare opmærksomhed  
B = NOTAM af operationel betydning udvalgt til PIB-indtastning  
O = NOTAM vedrørende flyveoperationer  
M = Diverse NOTAM; ikke omfattet af en briefing, men står til rådighed efter anmodning  
K = NOTAM er en tjekliste

*Afhængigt af emnet for NOTAM og indholdet heraf kan kvalifikatorrubrikken »FORMÅL« indeholde de kombinerede kvalifikatorer »BO« eller »NBO«.*

5) ANVENDELSESOMRÅDE

A = Flyveplads  
E = En route  
W = navigationsadvarsel  
K = NOTAM er en tjekliste

*Afhængigt af emnet for NOTAM og indholdet heraf kan kvalifikatorrubrikken »ANVENDELSESOMRÅDE« indeholde kombinerede kvalifikatorer.*

## 6) og 7) NEDRE/ØVRE

Nedre og øvre-grænser må kun udtrykkes i flyveniveauer (FL), og de skal angive de faktiske vertikale grænser for det berørte område uden at tilføje buffere. Er der tale om navigationsadvarsler og luftrumsrestriktioner, skal de angivne værdier være i overensstemmelse med de anførte værdier i punkt F og G.

Hvis emnet ikke indeholder specifikke højdeoplysninger, indsættes »000« for NEDRE og »999« for ØVRE som standardværdier.

## 8) KOORDINATER, RADIUS

Bredde og længde med en nøjagtighed på 1 min. samt et trecifret tal for afstanden, som angiver radius af det berørte område i sømil (f.eks. 4700N01140E043). Koordinater angiver det omtrentlige centrum af cirkelens radius, hvis radius omfatter hele det berørte område, og hvis den pågældende NOTAM vedrører hele FIR/UIR eller mere end én FIR/UIR, angives standardværdien »999« for radius.

#### 4. Punkt A

Indsæt ICAO-stedindikatoren som indeholdt i ICAO Doc 7910 for den flyveplads eller den FIR, hvori den facilitet, det luftrum eller den tilstand, som der rapporteres om, befinder sig. Der kan angives mere end én FIR/UIR, hvis det er relevant. Findes der ingen ICAO-stedindikator, anvendes ICAO-nationalitetsbetegnelsen som angivet i ICAO Doc 7910, del 2, plus »XX«, efterfulgt i punkt E af navnet i klart sprog.

Hvis oplysningerne vedrører GNSS, indsættes den relevante ICAO-stedindikator, som er tildelt for et GNSS-element, eller den fælles stedindikator, der er tildelt for alle elementer af GNSS (undtagen GBAS).

*For så vidt angår GNSS kan stedindikatoren anvendes til at påvise et udfald af GNSS-elementer såsom KNMH for et GPS-satellitudfald.*

#### 5. Punkt B

Datotidsgruppen angives som en gruppe på ti cifre, dvs. år, måned, dag, timer og minutter i UTC. Denne angivelse er datoen og tidspunktet for NOTAM's ikrafttræden. For NOTAMR og NOTAMC er datotidsgruppen den faktiske dato og det faktiske tidspunkt for frembringelsen af den pågældende NOTAM. En dags begyndelse angives med »0000«.

#### 6. Punkt C

Undtagen i NOTAMC benyttes en datotidsgruppe (ti cifre, dvs. år, måned, dag, timer og minutter i UTC) til at angive oplysningernes gyldighedsperiode, medmindre oplysningerne er af permanent art; i dette tilfælde indsættes forkortelsen »PERM« i stedet. Udløbet af en dag skal angives med »2359«, og »2400« må ikke anvendes. Hvis oplysningerne om tidsrummet er usikre, angives den omtrentlige varighed ved hjælp af en datotidsgruppe efterfulgt af forkortelsen »EST«. Enhver NOTAM, der indeholder et »EST«, skal annulleres eller erstattes, inden den i punkt C specificerede datotidsgruppe udløber.

#### 7. Punkt D

Hvis den fare, status for operationer eller faciliteters tilstand, der rapporteres om, vil gøre sig gældende på bestemte datoer og tidspunkter i perioden mellem de datotidsgrupper, der er angivet i punkt B og C, indsættes oplysninger herom i punkt D. Hvis punkt D fylder mere end 200 tegn, skal det overvejes at stille oplysningerne til rådighed i en særskilt, efterfølgende NOTAM.

#### 8. Punkt E

Anvend NOTAM decode, om nødvendigt suppleret med ICAO-forkortelser, indikatorer, identifikatorer, designationer, kaldesignaler, frekvenser, tal og klart sprog. Hvis NOTAM udvælges til international distribution, skal teksten affattes på engelsk i de dele, der udtrykkes i klart sprog. Denne indtastning skal være klar og præcis for at skabe grundlaget for en egnet PIB-indtastning. NOTAMC skal indeholde en henvisning til emnet og en statusmelding for at muliggøre en fejlfri troværdighedskontrol.

#### 9. Punkt F og G

Disse punkter finder normalt anvendelse på navigationsadvarsler eller luftrumsrestriktioner, og de indgår sædvanligvis i PIB-indtastningen. Indsæt både nedre og øvre højdegrænser for aktiviteter eller restriktioner, idet der tydeligt angives ét referencedatum og én måleenhed. Forkortelserne »GND« eller »SFC« skal anvendes i punkt F til at angive henholdsvis »jord« og »overflade«. Forkortelsen »UNL« skal anvendes i punkt G til at angive »ubegrænset«.

---



(BREDDEN AF DEN BANE, SOM BANETILSTANDSKODERNE GÆLDER FOR, HVIS DENNE ER SMALLERE END DEN OFFENTLIGGJORTE BREDDEN)	O	H)	<=<=<=
<b>Afsnit om situationsbevidsthed</b>			
(REDUCERET BANELÆNGDE, HVIS DEN ER KORTERE END DEN OFFENTLIGGJORTE LÆNGDE (m))	O	I)	→
(DRIFTING SNOW ON THE RUNWAY — FYGESNE PÅ BANEN)	O	J)	→
(LOOSE SAND ON THE RUNWAY — LØST SAND PÅ BANEN)	O	K)	→
(CHEMICAL TREATMENT ON RUNWAY — KEMISK BEHANDLING AF BANEN)	O	L)	→
(SNOWBANKS ON THE RUNWAY — SNEDRIVER PÅ BANEN (hvis de forekommer, afstand fra banens centerlinje (m) efterfulgt af »L«, »R« eller »LR«, alt efter hvad der er relevant))	O	M )	→
(SNOWBANKS ON A TAXIWAY — SNEDRIVER PÅ EN RULLEVEJ)	O	N)	→
(SNOWBANKS ADJACENT TO THE RUNWAY — SNEDRIVER GRÆSENDE OP TIL BANEN)	O	O)	→
(TAXIWAY CONDITIONS — RULLEVEJENS TILSTAND)	O	P)	→
(APRON CONDITIONS — FORPLADSENS TILSTAND)	O	R)	→
(MEASURED FRICTION COEFFICIENT — MÅLT FRIKTIONSKOEFFICIENT)	O	S)	→
(PLAIN-LANGUAGE REMARKS — BEMÆRKNINGER I KLART SPROG)	O	T)	) <<=<=
<p>BEMÆRKNINGER:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>* Indtast ICAO-nationalitetsbetegnelserne som angivet i ICAO Doc 7910, del 2, eller en anden gældende flyvepladsidentifikator.</li> <li>Oplysninger om andre baner; gentag fra B til H.</li> <li>Oplysninger i afsnittet om situationsbevidsthed gentages for hver bane, rullevej og forplads. Gentag, hvis det er relevant, i forbindelse med rapporteringen.</li> <li>Ord anført i parentes () skal ikke transmitteres.</li> <li>Med hensyn til bogstav A) til T) henvises der til vejledning i udfyldelse af SNOWTAM-formatet, afsnit 1, punkt b).</li> </ol>			

UNDERSKRIFT AF OPHAVSMAND (transmitteres ikke)



## VEJLEDNING I UDFYLDELSE AF SNOWTAM-FORMATET

## 1. Generelt

- a) Når der rapporteres om mere end én bane, gentages punkt B til H (afsnittet om beregning af flyvemaskiners præstationer).
- b) Bogstaver, der anvendes til at angive punkter, anvendes kun som reference, og medtages ikke i meldingerne. Bogstaverne, M (obligatorisk), C (betinget) og O (valgfrit) angiver brugen og oplysningerne, og de skal medtages som forklaret nedenfor.
- c) Der anvendes metriske enheder, og måleenheden rapporteres ikke.
- d) Den maksimale gyldighedsperiode for SNOWTAM er 8 timer. Der udstedes en ny SNOWTAM, hver gang en ny banetilstandsrapport modtages.
- e) En SNOWTAM annullerer den foregående SNOWTAM.
- f) Den forkortede overskrift »TTAAiiii CCCC MMYYGgg (BBB)« er medtaget for at lette den automatiske behandling af SNOWTAM-meldinger i computerdatabaser. Forklaringen på disse symboler er:

TT =	datadesignationskode for SNOWTAM = SW
AA =	den geografiske designation for medlemsstaterne, f.eks. LF = Frankrig, EG = Det Forenede Kongerige
iiii =	løbenummeret på SNOWTAM i en firecifret gruppe
CCCC =	en stedindikator på fire bogstaver for den flyveplads, som SNOWTAM gælder for
MMYYGGgg =	dato/tidspunkt for observation/måling, hvorved:
MM =	måned, f.eks. januar = 01, december = 12
YY =	dag i måneden
GGgg =	tid i timer (GG) og minutter (gg) UTC
(BBB) =	valgfri gruppe for:

Korrektion, hvis der er fejl i en tidligere rundsendt SNOWTAM-melding med samme løbenummer = COR.

*Parentesen om (BBB) skal anvendes til at angive, at denne gruppe er valgfri.*

*Hvis der rapporteres om mere end én bane, og individuelle datoer/tidspunkter for observation/vurdering angives med gentagelse af punkt B, skal den seneste dato/tid for observation/vurdering angives i den forkortede overskrift (MMYYGGgg).*

- g) Teksten »SNOWTAM« i SNOWTAM-formatet og SNOWTAM-løbenummeret i en firecifret gruppe skal være adskilt af et mellemrum, f.eks. SNOWTAM 0124.
- h) Af hensyn til SNOWTAM-meldingens læsbarhed skal der indsættes et linjeskift efter SNOWTAM-løbenummeret, efter punkt A, og efter afsnittet om flyvemaskiners præstation.
- i) Hvis der rapporteres om mere end én bane, gentages oplysningerne i afsnittet om beregning af flyvemaskiners præstation fra datoen og tidspunktet for vurderingen for hver bane før oplysningerne i afsnittet om situationsbevidsthed.
- j) Obligatoriske oplysninger:
  - 1) STEDINDIKATOR FOR FLYVEPLADSEN
  - 2) DATO OG TIDSPUNKT FOR VURDERING
  - 3) DET LAVERE BANEDESIGNATIONSNUMMER
  - 4) KODE FOR BANENS TILSTAND FOR HVER TREDJEDEL AF BANEN og
  - 5) BESKRIVELSE AF BANENS TILSTAND FOR HVER TREDJEDEL (når kode for banens tilstand (RWYCC) rapporteres 1-5)

## 2. Afsnit om beregning af flyvemaskiners præstation

Punkt A —

Stedindikator for flyveplads (ICAO-stedindikator på fire bogstaver).

Punkt B —

Dato og tidspunkt for vurderingen (datotidsgruppe på 8 cifre, der angiver observationstidspunktet som dag, time og minut i UTC).

Punkt C —

Det lavere banedesignationsnummer (nn [L] eller nn [C] eller nn [R]).

*Der indsættes kun én banedesignation for hver bane og altid det lavere nummer.*

Punkt D —

Kode for banens tilstand for hver tredjedel af banen. Der indsættes kun et ciffer (0, 1, 2, 3, 4, 5 eller 6) for hver tredjedel af banen, adskilt af en skråstreg (n/n/n).

Punkt E —

Procentvis dækning af hver tredjedel af banen Hvis denne oplysning gives, indsættes 25, 50, 75 eller 100 for hver tredjedel af banen, adskilt af en skråstreg ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

*Denne oplysning skal kun gives, når banens tilstand for hver tredjedel af banen (punkt D) er blevet rapporteret som andet end »6«, og der foreligger en tilstandsbeskrivelse for hver tredjedel af banen (punkt G), som er blevet rapporteret som andet end »TØR«.*

*Er tilstanden ikke rapporteret, skal dette angives ved at indsætte »NR« for den eller de relevante tredjedele af banen.*

Punkt F —

Dybde af løs kontamination for hver tredjedel af banen. Hvis denne oplysning gives, indsættes den i mm for hver tredjedel af banen, adskilt af en skråstreg (nn/nn/nn eller nnn/nnn/nnn).

*Disse oplysninger gives kun for følgende kontamineringstyper:*

- vandansamlinger, værdien 04 rapporteres efterfulgt af den vurderede værdi. Signifikante ændringer 3 mm op til og med 15 mm
- snesjap, værdien 03 rapporteres efterfulgt af den vurderede værdi. Signifikante ændringer 3 mm op til og med 15 mm
- våd sne, værdien 03 rapporteres efterfulgt af den vurderede værdi. Signifikante ændringer 5 mm, og
- tør sne, værdien 03 rapporteres efterfulgt af den vurderede værdi. Signifikante ændringer 20 mm.

*Er tilstanden ikke rapporteret, skal dette angives ved at indsætte »NR« for den eller de relevante tredjedele af banen.*

Punkt G —

Beskrivelse af tilstanden for hver tredjedel af banen. Enhver af følgende tilstandsbeskrivelser for hver tredjedel af banen skal indsættes, adskilt med en skråstreg.

COMPACTED SNOW (SAMMENPRESSET SNE)

DRY SNOW (TØR SNE)

DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (TØR SNE OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE)

DRY SNOW ON TOP OF ICE (TØR SNE OVEN PÅ IS)

FROST (RIM)

ICE (IS)

SLUSH (SNESJAP)

STANDING WATER (VANDANSAMLING)

WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (VAND OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE)

WET (VÅD)

WET ICE (VÅD IS)

WET SNOW (VÅD SNE)

WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (VÅD SNE OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE)

WET SNOW ON TOP OF ICE (VÅD SNE OVEN PÅ IS)

DRY (TØR) (rapporteres kun, hvis der ikke er nogen kontaminant)

*Er tilstanden ikke rapporteret, skal dette angives ved at indsætte »NR« for den eller de relevante tredjedele af banen.*

Punkt H —

Bredde af banen, for hvilken koderne for banens tilstand finder anvendelse. Bredden i meter skal indsættes, hvis den er smallere end den offentliggjorte banebredde.

### 3. Afsnit om situationsbevidsthed

*Elementer i afdelingen om situationsbevidsthed skal afsluttes med et punktum.*

*Elementer i afdelingen om situationsbevidsthed, for hvilke der ikke foreligger oplysninger, eller hvis de omstændigheder, som udgør betingelser for offentliggørelse, ikke er opfyldt, skal helt udelades.*

Punkt I —

Reduceret banelængde. Den gældende banedesignation og den disponible længde i meter skal indsættes (f.eks. nn [L] eller nn [C] eller nn [R] REDUCED TO (REDUCERET TIL) [n]nnn).

*Disse oplysninger er betinget af, at NOTAM er blevet offentliggjort med et nyt sæt operative banelængder.*

Punkt J —

Fygesne på banen. Når det rapporteres, skal »DRIFTING SNOW« (FYGESNE) indsættes.

Punkt K —

Løst sand på banen. Hvis der rapporteres om løst sand på banen, skal den lavere banedesignation indsættes med et mellemrum »LOOSE SAND« (LØST SAND) (RWY nn eller RWY nn[L] eller nn[C] eller nn[R] LOOSE SAND).

Punkt L —

Kemisk behandling af banen. Hvis der rapporteres om kemisk behandling af banen, skal den lavere banedesignation indsættes med et mellemrum »CHEMICALLY TREATED« (KEMISK BEHANDLET) (RWY nn eller RWY nn[L] eller nn [C] eller nn[R] CHEMICALLY TREATED).

Punkt M —

Snedriver på banen. Når snedriver rapporteres at forekomme på banen, skal den lavere banedesignation indsættes med et mellemrum »SNOWBANK« (SNEDRIVE) og med et mellemrum venstre »L« eller højre »R« eller begge sider »LR«, efterfulgt af afstanden i meter fra centerlinjen, adskilt af et mellemrum »FM CL« (RWY nn eller RWY nn[L] eller nn[C] eller nn[R] SNOWBANK Lnn eller Rnn eller LRnn FM CL).

Punkt N —

Snedriver på en rullevej. Når snedriver forekommer på en rullevej, skal rullevejsdesignationen indsættes med et mellemrum »SNOWBANK« (SNEDRIVE) og med et mellemrum venstre »L« eller højre »R« eller begge sider »LR«, efterfulgt af afstanden i meter fra centerlinjen adskilt af et mellemrum FM CL (TWY [nn]n SNOWBANK Lnn eller Rnn eller LRnn FM CL).

Punkt O —

Snedriver, der støder op til banen. Når snedriver rapporteres at forekomme og gennemtrænger højdeprofilen i flyvepladsens sneberedskabsplan, skal den lavere banedesignation og »ADJ SNOWBANKS« (TILST SNEDRIVER) indsættes (RWY nn eller RWY nn [L] eller nn [C] eller nn [R] ADJ SNOWBANKS).

Punkt P —

Rullevejens tilstand. Når tilstanden på rulleveje rapporteres som glat eller ringe, skal rullebanedesignationen efterfulgt af et mellemrum »POOR« (RINGE) indsættes (TWY [n eller nn] POOR eller ALL TWYS POOR).

Punkt R —

Forpladsens tilstand. Når tilstanden på forpladsen rapporteres som glat eller ringe, skal forpladsdesignationen efterfulgt af et mellemrum »POOR« (RINGE) indsættes (APRON [nnnn] POOR eller ALL APRONS POOR).

Punkt S —

(NR) Ikke rapporteret.

*Dette rapporteres kun for medlemsstater, der har et fastlagt program for friktionsmåling af baner og anvender et medlemsstatsgodkendt friktionsmåleapparat.*

Punkt T —

Bemærkninger i klart sprog.

## Tillæg 4

## ASHTAM-FORMAT

(COM-overskrift)	(PRIORITETS-INDIKATOR)	(MODTAGERINDIKATOR(ER)) <sup>1</sup>															
	(DATO OG TIDSPUNKT FOR INDGIVELSE)	(OPHAVSMANDENS INDIKATOR)															
(Forkortet overskrift)	(VA*2 LØBENUMMER)				(STED-INDIKATOR)			DATO/TIDSPUNKT FOR UDSTEDELSE					(VALGFRI GRUPPE)				
	V	A	*2	*2													

ASHTAM	(LØBENUMMER)
(BERØRT FLYVEINFORMATIONSREGION)	A)
(DATO/TIDSPUNKT (UTC) FOR UDBRUD)	B)
(VULKANBETEGNELSE OG NUMMER)	C)
(VULKANENS BREDE/LÆNGDE ELLER VULKANENS RADIAL OG AFSTAND FRA NAVIGATIONSHJÆLPEMIDLER)	D)
(VULKANENS FARVEKODEALARMNIVEAU, HERUNDER EVENTUELLE TIDLIGERE FARVEKODEALARMNIVEAUER) <sup>3</sup>	E)
(FOREKOMST OG HORIZONTAL/VERTIKAL UDSTRÆKNING AF VULKANSK ASKESKY) <sup>4</sup>	F)
(ASKESKYENS BEVÆGELSESRETNING) <sup>4</sup>	G)
(BERØRTE LUFTRUTER ELLER DELE AF LUFTRUTER OG BERØRTE FLYVENIVEAUER)	H)
(LUKNING AF LUFTRUM OG/ELLER LUFTRUTER ELLER DELE AF LUFTRUTER SAMT ALTERNATIVE LUFTRUTER, SOM STÅR TIL RÅDIGHED)	I)
(INFORMATIONSKILDE)	J)
(PLAIN-LANGUAGE REMARKS — BEMÆRKNINGER I KLART SPROG)	K)
<b>BEMÆRKNINGER:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>Jf. punkt AIS.TR.400 vedrørende modtagerindikatorer, der anvendes i forudbestemte distributionssystemer.</li> <li>* Indtast ICAO-nationalitetsbetegnelse som angivet i ICAO Doc 7910, del 2.</li> <li>Jf. afsnit 3.5 nedenfor.</li> <li>Der kan indhentes underretninger om eksistensen, udstrækningen og bevægelsen af vulkansk askesky G) og H) fra det eller de rådgivningscentre om vulkansk aske, der er ansvarlige for det pågældende FIR.</li> <li>Punktoverskrifter anført i parentes () skal ikke transmitteres.</li> </ol>	

UNDERSKRIFT AF OPHAVSMAND (transmitteres ikke)

## VEJLEDNING I UDFYLDELSE AF ASHTAM-FORMATET

### 1. Generelt

- 1.1 ASHTAM oplyser om status for en vulkans aktivitet, hvis en ændring i dens aktivitet er eller forventes at blive af operationel betydning. Disse oplysninger gives ved hjælp af vulkanens farvekodealarmniveau, som er angivet i punkt 3.5 nedenfor.
- 1.2 I tilfælde af et vulkansk udbrud, der medfører en askesky af operationel betydning, indeholder ASHTAM også oplysninger om askeskyens position, udstrækning og bevægelse og de berørte luftruter og flyveniveauer.
- 1.3 Udstedelse af ASHTAM, der giver oplysninger om et vulkansk udbrud, jf. afdeling 3 nedenfor, må **ikke** udskydes, indtil alle oplysninger, jf. punkt A-K, foreligger, men skal udstedes umiddelbart efter, at en meddelelse modtages om, at et udbrud har fundet sted eller forventes at finde sted, eller en ændring i status for aktiviteten af en vulkan af operationel betydning har fundet eller forventes at finde sted, eller der rapporteres om en askesky. Hvis der er tale om et forventet udbrud, og der dermed ikke findes nogen askesky på det pågældende tidspunkt, skal punkt A-E udfyldes, og punkt F-I markeres som »ikke relevant«. Tilsvarende hvis der rapporteres om en vulkansk askesky, f.eks. ved en speciel luftrapport, men kildevulkanen er ukendt på det pågældende tidspunkt, udstedes ASHTAM i første omgang med punkt A-E markeret som »ukendt«, og punkt F-K udfyldt, alt efter hvad der er nødvendigt, på grundlag af den specielle luftrapport, i forventning af, at yderligere oplysninger modtages. I andre tilfælde anføres »NIL«, hvis oplysninger for en specifik rubrik A-K ikke foreligger.
- 1.4 Den maksimale gyldighedsperiode for ASHTAM er 24 timer i døgnet. Der skal udstedes nye ASHTAM ved en ændring i alarmniveauet.

### 2. Forkortet overskrift

- 2.1 Efter den sædvanlige overskrift »Meddelelse fra luftfartens faste telekommunikationsnetværk (AFTN)« medtages den forkortede overskrift »TT AAiiii CCC MMYGGgg (BBB)« for at lette den automatiske behandling af ASHTAM-meldinger i computerdatabaser. Forklaringen på disse symboler er:

TT =	datadesignationskode for ASHTAM = VA
AA =	den geografiske betegnelse for stater, f.eks. NZ = New Zealand
iiii =	løbenummeret på ASHTAM i en firecifret gruppe
CCCC =	ICAO-stedindikator på fire bogstaver for den berørte flyveinformationsregion
MMYYGGgg =	dato/tidspunkt for rapportering, hvorved:
MM =	måned, f.eks. januar = 01, december = 12
YY =	dag i måneden
GGgg =	tid i timer (GG) og minutter (gg) UTC
(BBB) =	Valgfri gruppe, hvormed fejl i en tidligere rundsendt ASHTAM-melding med samme løbenummer korrigeres = COR.

*Parentesen om (BBB) skal anvendes til at angive, at denne gruppe er valgfri.*

### 3. Indhold af ASHTAM

- 3.1 **Punkt A** — Berørt flyveinformationsområde angivet i klart sprog i overensstemmelse med den stedindikator, der er angivet i den forkortede overskrift i dette eksempel: »Auckland Oceanic FIR«.
- 3.2 **Punkt B** — Dato og tidspunkt (UTC) for første udbrud.
- 3.3 **Punkt C** — vulkanens navn og vulkanens nummer som anført i ICAO Doc 9691 *Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds*, tillæg H, og på »World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Features«.

- 3.4 *Punkt D* — vulkanens længde/bredde i hele grader eller radial og afstand mellem vulkanen og navigationshjælpermidler som anført i ICAO Doc 9691 *Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds*, tillæg H, og på »World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Features«.
- 3.5 *Punkt E* — Farvekode for alarmniveau, der angiver vulkansk aktivitet, herunder eventuelt tidligere farvekodealarmniveau, på følgende måde:

Niveau for farvekodealarm	Status for vulkanens aktivitet
GRØN ALARM	Vulkanen er i normal tilstand uden udbrud. <i>eller efter en ændring fra et højere alarmniveau:</i> Vulkansk aktivitet anses for at være ophørt, og vulkanen vendte tilbage til sin normale tilstand uden udbrud.
GUL ALARM	Vulkanen viser tegn på øget uro, der overstiger de kendte baggrunds niveauer. <i>eller efter en ændring fra et højere alarmniveau:</i> Vulkansk aktivitet er aftaget betydeligt, men overvåges fortsat nøje af hensyn til en eventuel fornyet tiltagende aktivitet.
ORANGE ALARM	Vulkanen udviser øget uro med øget sandsynlighed for udbrud. <i>eller</i> Vulkansk udbrud er i gang uden eller med ubetydelig udledning af aske [ <i>angiv askeskyens højde, hvis det er muligt</i> ].
RØD ALARM	Det forventes, at udbruddet er umiddelbart forestående, og at der sandsynligvis vil ske en betydelig udledning af aske til atmosfæren. <i>eller</i> Udbruddet er i gang med en betydelig udledning af aske til atmosfæren [ <i>angiv askeskyens højde, hvis det er muligt</i> ].

*Den berørte medlemsstats ansvarlige vulkanologiagentur skal stille farvekode for det alarmniveau, der angiver status for vulkanens aktivitet, og enhver ændring i forhold til en tidligere status for aktivitet til rådighed for kontrolcentralen, f.eks. »RØD ALARM EFTER GUL« ELLER »GRØN ALARM EFTER ORANGE«.*

- 3.6 *Punkt F* — Hvis der rapporteres om en vulkansk askesky af operationel betydning, angives den horisontale udstrækning og askeskyens base/top ved hjælp af bredde/længde (i hele grader) og højden over havet i 1 000 meter (ft) og/eller radial og afstand fra kildevulkanen. Oplysningerne kan i første omgang baseres alene på en speciel luftrapport, men efterfølgende oplysninger kan være mere detaljerede baseret på underretninger fra det ansvarlige meteorologiske overvågningskontor og/eller rådgivningscenter om vulkansk aske.
- 3.7 *Punkt G* — Forudsagt bevægelsesretning af askeskyen i udvalgte niveauer angives på grundlag af underretninger fra det ansvarlige meteorologiske overvågningskontor og/eller rådgivningscenter om vulkansk aske.
- 3.8 *Punkt H* — Luftruter, dele af luftruter og flyniveauer, der berøres eller forventes at blive berørt, skal angives.
- 3.9 *Punkt I* — Lukning af luftrum, luftruter eller dele af luftruter og disponible alternative ruter skal angives.

3.10 *Punkt J* — Kilde til oplysningerne, f.eks. »speciel luftrapport « eller »vulkanologiagentur« osv. Kilden til oplysningerne skal altid angives, uanset om et udbrud rent faktisk er sket, eller der er blevet rapporteret om en askesky eller ej.

3.11 *Punkt K* — Enhver oplysning af væsentlig betydning for operationerne i tillæg til de foregående skal angives i klart sprog.«

7) Bilag XI affattes således:

»BILAG XI

## SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF FLYVEPROCEDUREUDFORMNINGSTJENESTER

### (Del-FPD)

SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF FLYVEPROCEDUREUDFORMNINGSTJENESTER (FPD.OR)

*Afdeling 1 — Generelle krav*

#### **FPD.OR.100 Flyveprocedureudformningstjeneste (FPD-tjeneste)**

a) Udøvere af flyveprocedureudformningstjeneste skal udarbejde, dokumentere og validere en eller flere flyveprocedurer med forbehold, hvis det er nødvendigt, af den kompetente myndigheds godkendelse heraf, før de ibrugtages og anvendes.

I denne forbindelse skal luftfartsdata og luftfartsinformation, som FPD-udøveren anvender, opfylde kravene om nøjagtighed, detaljeringsgrad og integritet som anført i luftfartsdatakataloget i overensstemmelse med tillæg 1 til bilag III (del ATM/ANS.OR).

b) Hvis ingen autoritativ kilde tilvejebringer luftfartsdata til udformning af flyveprocedurer, eller opfyldes de gældende datakvalitetskrav (DQR) ikke, kan FPD-udøveren indhente sådanne luftfartsdata fra andre kilder. Sådanne luftfartsdata skal i den sammenhæng valideres af den FPD-udøver, som påtænker at benytte disse.

#### **FPD.OR.105 Styringsystem**

Ud over punkt ATM/ANS.OR.B.005 i bilag III skal FPD-udøveren oprette og vedligeholde et styringsystem, som omfatter kontrolprocedurer for:

- a) dataindsamling
- b) flyveprocedureudformning i overensstemmelse med de kriterier for udformning, der er fastsat i punkt FPD.TR.100
- c) dokumentation for flyveprocedureudformning
- d) høring af interesserede parter
- e) validering på jorden og, hvis det er relevant, validering af flyveproceduren under flyvning
- f) identifikation af værktøjer, herunder om fornødent konfigurationsstyring og kvalificering af værktøjer og
- g) vedligeholdelse og periodisk gennemgang af flyveproceduren eller flyveprocedurerne, alt efter hvad der er relevant.

#### **FPD.OR.110 Registrering**

Ud over punkt ATM/ANS.OR.B.030 i bilag III skal FPD-udøveren optage de elementer, der er angivet i punkt FPD.OR.105 i dette bilag, i sit registreringssystem.

#### **FPD.OR.115 Teknisk og operativ kompetence og kapacitet**

a) Ud over punkt ATM/ANS.OR.B.005, litra a), nr. 6), i bilag III skal FPD-udøveren sørge for, at dennes flyveprocedureudformere:

- (1) har fuldført et træningskursus, der giver kompetence inden for udformning af flyveprocedurer

- (2) har den nødvendige erfaring til at anvende deres teoretiske viden på en tilfredsstillende måde og
  - (3) har fuldført efteruddannelse med et godt resultat.
- b) Hvis det skønnes nødvendigt at foretage flyvevalidering, skal FPD-udøveren sørge for, at den udføres af en kompetent pilot.
- c) Ud over punkt ATM/ANS.OR.B.030 i bilag III skal FPD-udøveren føre registre over hele uddannelsen og eventuelle udformningsrelaterede aktiviteter, der fuldføres af de beskæftigede flyveprocedureudformere, og stille sådanne registre til rådighed efter anmodning:
- (1) for de pågældende flyveprocedureudformere, og
  - (2) efter aftale med flyveprocedureudformere, for den nye arbejdsgiver, hvis en medarbejder ansættes af en ny enhed.

#### **FPD.OR.120 Krav vedrørende grænseflader**

- a) Når der indhentes luftfartsdata og luftfartsinformation i henhold til punkt FPD.OR.100, skal FPD-udøveren sørge for, at de nødvendige formelle ordninger er oprettet, alt efter hvad der er relevant, med:
- (1) luftfartsdatakilder
  - (2) andre tjenesteudøvere
  - (3) flyvepladsoperatører og
  - (4) luftfartøjsoperatører.
- b) For at sikre, at anmodninger om udformning af flyveprocedurer er klart fastlagt og genstand for revision, skal FPD-tjenesteudøveren oprette de nødvendige formelle ordninger med den næste påtænkte bruger.

#### SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF FLYVEPROCEDUREUDFORMNINGSTJENESTER (FPD.TR)

##### *Afdeling 1 — Generelle krav*

#### **FPD.TR.100 Krav til udformning af flyveprocedurer**

Udøvere af flyveprocedureudformningstjeneste skal udforme flyveprocedurerne i henhold til de krav, der er fastlagt i tillæg 1, og de kriterier for udformningen, som den kompetente myndighed fastsætter, med henblik på at garantere sikre luftfartøjsoperationer. Kriterierne for udformning skal gøre det muligt at etablere en passende hindringsfrihed i forbindelse med flyveprocedurer, når dette er påkrævet.

#### **FPD.TR.105 Koordinater og luftfartsdata**

- a) I tillæg til punkt ATM/ANS.OR.A.090 i bilag III skal geografiske koordinater, der angiver bredde og længde, bestemmes og rapporteres til luftfartsinformationstjenesteudøvere(n) (AIS-udøvere(n)) ifølge det globale geodætiske system – 1984 (WGS-84) geodætiske referencedatum eller ækvivalent.
- b) Nøjagtigheden af feltarbejdet og de resultater og beregninger, som følger heraf, skal være således, at de resulterende operationelle navigationsdata for flyvningens faser ligger inden for de maksimale afvigelser i forhold til en passende referenceramme, jf. tillæg 1 til bilag III (del-ATM/ANS.OR).



## Tillæg 1

**KRAV FOR LUFTRUMSSTRUKTURER OG TILKNYTTEDE FLYVEPROCEDURER**

## AFDELING I

**Specifikationer for flyveinformationsregioner, kontrolområder, kontrolzoner og flyveinformationszoner**

## a) FLYVEINFORMATIONSRREGIONER

Flyveinformationsregioner som defineret i artikel 2, nr. 23), i forordning (EF) nr. 549/2004 skal:

- (1) dække den samlede luftrutestruktur, der skal betjenes af sådanne regioner, og
- (2) omfatte hele luftrummet inden for dens horisontale grænser, undtagen når den er begrænset af en øvre flyveinformationsregion.

Medlemsstaterne bevarer deres ansvarsområder i forhold til ICAO inden for de geografiske grænser af de flyveinformationsregioner, som de har fået overdraget af ICAO på datoen for denne forordnings ikrafttræden.

## b) KONTROLOMRÅDER

- (1) Kontrolområder afgrænses således, at det omfattede luftrum er tilstrækkeligt stort til at rumme flyvevejene for flyvninger i henhold til instrumentflyvereglerne (IFR) eller delstrækninger deraf, for hvilke de relevante dele af flyvekontrolltjenesten udøves, idet kapaciteten af de normalt anvendte navigationshjælpemidler i det pågældende område tages i betragtning.
- (2) Der skal fastsættes en nedre grænse for et kontrolområde i en højde over jord eller vand på mindst 200 m (700 ft), medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet.
- (3) Der skal fastsættes en øvre grænse for et kontrolområde, når enten:
  - i) ATC-tjeneste ikke vil blive udøvet over en sådan øvre grænse, eller
  - ii) kontrolområdet befinder sig under et øvre kontrolområde, i hvilket tilfælde den øvre grænse er sammenfaldende med det øvre kontrolområdes nedre grænse.

## c) KONTROLZONER

- (1) De horisontale grænser for en kontrolzone skal mindst omfatte de dele af luftrummet, som ikke ligger inden for kontrolområder, og som rummer flyveveje for IFR-flyvninger, der ankommer til og afgår fra flyvepladser, der skal anvendes under instrumentvejforhold (IMC).
- (2) Hvis området er beliggende inden for et kontrolområdes horisontale grænser, skal kontrolzonen strække sig fra jordens overflade og som minimum op til kontrolområdets nedre grænse.

## d) FLYVEINFORMATIONSZONER

- (1) De horisontale grænser for en flyveinformationszone skal som minimum omfatte de dele af luftrummet, som hverken befinder sig i kontrolområder eller i en kontrolzone, og som rummer flyveveje for IFR- og/eller VFR-flyvninger, der ankommer til og afgår fra flyvepladser.
- (2) Hvis området er beliggende inden for et kontrolområdes horisontale grænser, skal flyveinformationszonen strække sig fra jordens overflade og som minimum op til kontrolområdets nedre grænse.

## AFDELING II

**Identifikation af ATS-ruter bortset fra standard afgang- og ankomstruter**

- a) Hvis ATS-ruter er etableret, skal der tilvejebringes et beskyttet luftrum langs hver ATS-rute og en sikker afstand mellem tilstødende ATS-ruter.
- b) ATS-ruter skal identificeres gennem designationer.
- c) I forbindelse med identifikation af andre ATS-ruter end standard afgang- og ankomstruter skal det anvendte designationssystem:
  - (1) gøre det muligt at identificere enhver ATS-rute på en enkel og entydig måde
  - (2) undgå redundans
  - (3) kunne anvendes af både jordbaserede og luftbårne automatiseringssystemer

- (4) tage størst muligt hensyn til kortfattedheden i forbindelse med den operative anvendelse og
  - (5) rumme tilstrækkelige udbygningsmuligheder for at tage højde for eventuelle fremtidige krav, uden at der bliver behov for grundlæggende ændringer.
- d) Basale ATS-rutedesignationer tildeles efter følgende principper:
- (1) én og samme basisdesignasjon skal tildeles en hovedrute i dennes samlede længde, uanset hvilke terminalområder, stater eller regioner, der passerer
  - (2) har to eller flere hovedruter et fælles segment, skal det pågældende segment tildeles hver designasjon for de pågældende ruter, medmindre dette ville vanskeliggøre udøvelsen af lufttrafiktjenester (ATS); i så fald tildeles der efter fælles aftale kun én designationskode, og
  - (3) en basisdesignasjon, der er tildelt én rute, må ikke tildeles nogen anden rute.

#### AFDELING III

##### **Identifikation af standard afgangsruter og standard ankomstruter samt tilknyttede procedurer**

- a) I forbindelse med identifikation af standard afgangsruter og standard ankomstruter samt tilknyttede procedurer skal det sikres, at:
- (1) designationssystemet gør det muligt at identificere hver enkelt rute på en enkel og utvetydig måde
  - (2) hver enkelt rute identificeres ved hjælp af en designasjon i klart sprog og en tilsvarende kodet designasjon og
  - (3) i forbindelse med talekommunikation er designationerne let genkendelige som værende relateret til en standard afgangsrute eller standard ankomstrute, og de må ikke være vanskelige at udtale for piloter og ATS-personale.
- b) Ved sammensætningen af designationer for standard afgangsruter og standard ankomstruter og tilknyttede procedurer anvendes følgende:
- (1) en designasjon i klart sprog
  - (2) en basisindikator
  - (3) en indikator for validitet i form af et tal fra 1 til 9
  - (4) en ruteindikator i form af et bogstav i alfabetet bogstaverne »I« og »O« må ikke anvendes og
  - (5) en kodet designasjon for en standard afgangsrute eller standard ankomstrute, instrument eller visuel.
- c) Tildeling af designationer
- (1) Hver enkelt rute skal tildeles en særskilt designasjon.
  - (2) For at sondre mellem to eller flere ruter, som vedrører samme betydningsfulde punkt (og derfor tildeles den samme basisindikator), tildeles hver rute en særskilt ruteindikator som beskrevet i litra b), nr. 4).
- d) Tildeling af indikatorer for validitet
- (1) Hver rute tildeles en indikator for validitet for at identificere den rute, der i øjeblikket er gældende.
  - (2) Den første indikator for validitet, der skal tildeles, er tallet »1«.
  - (3) Hvis en rute ændres, tildeles en ny indikator for validitet, som består af det næstfølgende højere tal. Tallet »9« efterfølges af tallet »1«.

#### AFDELING IV

##### **Etablering og identifikation af betydningsfulde punkter**

- a) Der skal etableres betydningsfulde punkter med henblik på at fastlægge en ATS-rute eller flyveprocedure og/eller i forhold til ATS-kravene vedrørende oplysninger om luftfartøjers tilbagelagte distance under flyvning.
- b) Betydningsfulde punkter skal identificeres via designationer.

*AFDELING V***Minimumsflyvehøjder**

Minimumsflyvehøjder skal fastsættes for hver ATS-rute og hvert kontrolområde, og de skal stilles til rådighed med henblik på bekendtgørelse. Disse minimumsflyvehøjder skal sikre en mindste hindringsfrihed inden for de pågældende områder.

*AFDELING VI***Identifikation og afgrænsning af forbudte områder, restriktionsområder og fareområder**

Når forbudte områder, restriktionsområder eller fareområder oprettes, skal de i forbindelse med den første oprettelse tildeles en identifikation, og der skal stilles fyldestgørende oplysninger til rådighed med henblik på bekendtgørelse.«

---