

Bestemmelser for Civil Luftfart

BL 7-5

Bestemmelser for Færøerne og Grønland om krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten m.v.

Udgave 1, 7. marts 2022

I medfør af § 52, stk. 2, 54, § 74, § 149, stk. 10 og § 153, stk. 1 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som sat i kraft for Færøerne ved kongelig anordning, jf. anordningsbekendtgørelse nr. 1373 af 4. december 2013, som senest ændret ved anordning nr. 996 af 25. august 2017, og som sat i kraft for Grønland ved lov og kongelig anordning, jf. lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985, som senest ændret ved anordning nr. 2628 af 28. december 2021, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 2432 af 14. december 2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter:

1. Referencedokumenter

- 1.1 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 i det følgende benævnt SES-rammeforordningen.
- 1.2 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 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 forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91, som ændret ved Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1087 af 7. april 2021, i det følgende benævnt luftfartsgrundforordningen.
- 1.3 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 og (EU) nr. 1035/2011 samt

forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011, som ændret ved forordning nr. 2020/469 af 14. februar 2020, forordning nr. 2021/665 af 22. april 2021 og forordning nr. 2021/1338 af 11. august 2021 i det følgende benævnt ATM/ANS-forordningen.

- 1.4 Vejledning om reglerne i ATM/ANS-forordningen, jf. Acceptable Means of Compliance (AMC) og Guidance Material (GM).
- 1.5 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.3, findes på den Europæiske Unions hjemmeside www.eur-lex.europa.eu, og dokumentet nævnt i pkt. 1.3 er desuden medtaget i uddrag som bilag til denne BL. Dokumentet nævnt i pkt. 1.4 findes på det europæiske luftfartssikkerhedsagentur EASA's hjemmeside www.easa.europa.eu, bl.a. som en del af "EASA's Easy Access Rules for Air Traffic Management/Air Navigation Services (Regulation (EU) 2017/373)."

2. Definitioner

- 2.1. I denne BL forstås ved:
 - a. "*Certifikat*": Hvor der i ATM/ANS-forordningen nævnes "certifikat" menes det certifikat, der udstedes i henhold til pkt. 5.
 - b. "*Myndighed*": Hvor der i ATM/ANS-forordningen nævnes "den kompetente myndighed" eller "national tilsynsmyndighed" menes Trafikstyrelsen.
- 2.2. For øvrige begreber og forkortelser, der anvendes i denne BL, gælder de definitioner, der følger af ATM/ANS-forordningens artikel 2, idet henvisningen til forordning 216/2008 dog skal forstås som luftfartsgrundforordningen.
- 2.3. Hvor der i ATM/ANS-forordningen henvises til andre EU-forordninger, menes i stedet de tilsvarende nationale bestemmelser gældende for Færøerne og Grønland.

3. Anvendelsesområde

- 3.1 Denne BL fastsætter krav om certificering af udøvere af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten for Færøerne og Grønland og det bestemmes, at ATM/ANS-forordningen med tilhørende AMC skal være gældende på Færøerne og i Grønland i nærmere bestemt omfang.
- 3.2 Bestemmelserne gælder for organisationer, som udøver én eller flere af følgende tjenester (tjenesteudøvere):
 - a. Lufttrafiktjenester.
 - b. Meteorologiske tjenester.
 - c. Luftfartsinformationstjenester.
 - d. Kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester.
 - e. Flyveprocedureudformningstjenester.
- 3.3. Bestemmelserne gælder for de tjenester, som nævnt i pkt. 3.2, der udøves i luftrummet uden for det fælles europæiske luftrum, hvor Danmark i henhold til internationale aftaler er forpligtet til at udøve disse tjenester, dvs. i luftrummet inden for Vagar TIZ og Nuuk FIR, jf. dog pkt. 3.3.1.

- 3.3.1 For Nuuk FIR gælder bestemmelserne for lufttrafiktjenester, kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester samt flyveprocedureudformningstjenester kun for tjenesteudøvelse i luftrummet under 19.500 fods højde.

4. Krav til tjenesteudøvere

For at kunne udøve én eller flere tjenester som nævnt i pkt. 3.2 skal tjenesteudøveren have et gyldigt certifikat udstedt af Trafikstyrelsen efter pkt. 5 eller et gyldigt ikke-begrænset EU-certifikat udstedt af Trafikstyrelsen efter ATM/ANS-forordningen.

5. Certifikat til tjenesteudøvere

- 5.1 Certifikat tildeles tjenesteudøveren, som har ret til at udøve de rettigheder, der fremgår af certifikatet, hvis tjenesteudøveren overholder – og fortsætter med at overholde – de krav i ATM/ANS-forordningen, som følger af bilag 1 til denne BL.
- 5.2 Når AMC til kravene i ATM/ANS-forordningen indeholdt i bilag 1 er overholdt, anses kravene for at være opfyldt.
- 5.3 En tjenesteudøver kan anvende alternative måder for overensstemmelse (AltMOC) i forhold til AMC til at påvise overensstemmelse med kravene i ATM/ANS-forordningen indeholdt i bilag 1.

6. Tilbagekaldelse

Trafikstyrelsen kan tilbagekalde et certifikat udstedt efter pkt. 5, hvis betingelserne for opnåelse af certifikatet ikke længere er opfyldt.

7. Dispensation

Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, herunder internationale regler på området.

8. Klageadgang

Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne BL kan ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

9. Straffebestemmelse

- 9.1 Overtrædelse af bestemmelsen i pkt. 4 straffes med bøde.
- 9.2 Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

10. Ikrafttræden

- 10.1 Denne BL træder i kraft den 1. januar 2024.
- 10.2 BL 3-42, 1. udgave af 18. december 2006, BL 3-43, 2. udgave af 6. maj 2015, BL 7-2, 3. udgave af 2. juni 2008, BL 7-8, 6. udgave af 27. oktober 2016, BL 7-10, 7. udgave af 18. juni 2008, BL 7-25, 1. udgave af 17. juni 2003, BL 7-26, 1. udgave af 17. juni 2003 og BL 7-27, 1. udgave af 13. december 2006 ophæves.
- 10.3 Tjenesteudøvere, der ved denne BL's ikrafttræden udøver tjeneste omfattet af denne BL, anses som udgangspunkt for at opfylde kravene til udstedelsen af certifikat, jf. pkt. 5.

Trafikstyrelsen, den 7. marts 2022

Carsten Falk Hansen

/Lars Korsholm

Indledning

Dette bilag indeholder en afskrift af den danske sprogversion af ATM/ANS-forordningen, jf. referencedokument 1.3, fsva. forordningens bilag I (Del-DEFINITIONER), bilag III (Del-ATM/ANS.OR), bilag IV (Del-ATS), bilag V (Del-MET), bilag VI (Del-AIS), bilag VIII (Del-CNS), bilag XI (Del-FPD) og bilag XIII (Del-PERS), idet enkelte åbenlyse fejl i den danske oversættelse er korrigeret i overensstemmelse med den engelske sprogversion.

Hele teksten i hvert af forordningens bilag I, III, IV, V, VI, VIII, XI og XIII er medtaget for en så korrekt afskrift af forordningsteksten som muligt. I nogle tilfælde er de enkelte bestemmelser imidlertid ikke relevante for tjenesteudøvere omfattet af BL'en. I disse tilfælde er dette markeret i venstre margen med betegnelsen NIL.

Forordningens bilag I (Del- DEFINITIONER) og tillæg 1 til bilag III (Luftfartsdatakataloget) gælder generelt for alle tjenesteudøvere.

Forordningens bilag XIII (Del-PERS) gælder generelt for alle tjenesteudøvere, hvis certifikatindehaveren beskæftiger eget personale, som arbejder med lufttrafiksikkerhedselektronik (ATSEP). Når sådan aktivitet, eller enhver anden aktivitet inden for rammerne af tjenesteudøverens operationer udføres gennem udlicitering af aktiviteter (contracted activities) skal tjenesteudøvere opfylde kravet i pkt. ATM/ANS.OR.B.015.

I de andre af forordningens medtagne bilag – bilag III (Del-ATM/ANS.OR), bilag IV (Del-ATS), bilag V (Del-MET), bilag VI (Del-AIS), bilag VIII (Del-CNS) og bilag XI (Del-FPD) - er i margenen til venstre udført de enkelte bestemmelser anført i hvilket omfang bestemmelserne gælder for de enkelte tjenester, som er følgende:

- Lufttrafiktjenester (ATS), inddelt i
 - a) Flyvekontrolltjeneste (ATC), enkelte steder anført som:
 - i) "ATC/ACC", som angiver at kravet er gældende for den pågældende områdekонтроlcentral,
 - ii) "ATC/APP", som angiver at kravet er gældende for den pågældende indflyvningskontrolenhed,
 - iii) "ATC/TWR", som angiver at kravet er gældende for den pågældende tårnkontrolenhed,
 - b) Flyveinformationstjeneste (FIS), enkelte steder anført som:
 - i) "FIS/FIC", som indikerer at kravet er gældende for den pågældende flyveinformationscentral,
 - c) Flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS).
- Meteorologiske tjenester (MET), anført som:
 - a) "MET", som angiver at kravet skal opfyldes af den overordnede meteorologiske tjenesteudøver (p.t. DMI),
 - b) "WXOBS", som angiver at kravet skal opfyldes af den vejrobservationstjeneste, som er tilknyttet den enkelte flyveplads
- Luftfartsinformationstjeneste (AIS);
- Kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester (CNS);
- Flyveprocedureudformningstjenester (FPD).

Indholdsfortegnelse

BILAG I – DEFINITIONER AF TERMER BRUGT I BILAG III TIL XIII (Del-DEFINITIONER)	10
BILAG III - FÆLLES KRAV TIL TJENESTEUDØVERE (Del-ATM/ANS.OR).....	34
SUBPART A — GENERELLE KRAV (ATM/ANS.OR.A)	34
SUBPART B — STYRING (ATM/ANS.OR.B) ATM/ANS.....	41
SUBPART C — SPECIFIKKE ORGANISATIONSKRAV TIL ANDRE TJENESTEUDØVERE END LUFTTRAFIKTJENESTEUDØVERE (ATM/ANS.OR.C)	43
SUBPART D — SÆRLIGE ORGANISATORISKE KRAV TIL ANS- OG ATFM-UDØVERE OG NETADMINISTRATOREN (ATM/ANS.OR.D).....	44
Tillæg 1 til Bilag III - Luftfartsdatakatalog	47
Indledning	47
1. Flyvepladsdata	48
2. Luftrumdata.....	88
3. ATS-data og data for andre ruter	94
4. Data vedrørende instrumentindflyvningsprocedurer	104
5. Data vedrørende radionavigationshjælpemidler/systemer	127
6. Hindringsdata.....	135
7. Geografiske data	138
Datatyper som omhandlet i luftfartsdatakatalogets kolonne 4 "Type"	143
BILAG IV - SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF LUFTTRAFIKTJENESTER (Del-ATS)	144
SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF LUFTTRAFIKTJENESTER (ATS.OR)	144
AFDELING 1 — GENERELLE KRAV	144
AFDELING 2 — SIKKERHED I FORBINDELSE MED TJENESTER	146
AFDELING 3 — SÆRLIGE KRAV VEDRØRENDE MENNESKELIGE FAKTORER I FORBINDELSE MED FLYVEKONTROLTJENESTEUDØVERE	148
AFDELING 4 — KRAV TIL KOMMUNIKATION	149
AFDELING 5 — KRAV TIL OPLYSNINGER	154
SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF LUFTTRAFIKTJENESTER (ATS.TR)	157
AFDELING 1 — GENERELLE KRAV	157
AFDELING 2 — FLYVEKONTROLTJENESTE.....	161
AFDELING 3 — FLYVEINFORMATIONSTJENESTE	169
AFDELING 4 — ALARMERINGSTJENESTE	172
BILAG V - SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF METEOROLOGISKE TJENESTER (Del-MET)	175
SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF METEOROLOGISKE TJENESTER (MET.OR)	175
AFDELING 1 — GENERELLE KRAV	175

AFDELING 2 — SPECIFIKKE KRAV	175
SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF METEOROLOGISKE TJENESTER (MET.TR)	181
AFDELING 1 — GENERELLE KRAV	181
AFDELING 2 — SPECIFIKKE KRAV	182
Tillæg 1 til Bilag V - Model for METAR og SPECI	200
Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer i METAR og SPECI	204
Tillæg 2 til Bilag V - Faste dækningsområder for WAFS-udsigter udformet som kort.....	205
Tillæg 3 til Bilag V - Model for TAF.....	208
Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer i TAF	211
Tillæg 4 til Bilag V - Model for wind shear-varslere.....	212
Tillæg 5 til Bilag V - Model for SIGMET og AIRMET	213
Tillæg 6 til Bilag V - Model for underretning om vulkansk aske	219
Tillæg 7 til Bilag V - Model for en underretning om tropiske cykloner	223
Tillæg 8 til Bilag V - Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer, der indgår i underretninger om vulkansk aske, underretninger om tropiske cykloner, SIGMET, AIRMET, flyvepladsvarsler og wind shear-varslere ...	227
BILAG VI – SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF LUFTFARTSINFORMATIONSTJENESTER (Del-AIS).....	228
SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF LUFTFARTSINFORMATIONSTJENESTER (AIS.OR)	228
AFDELING 1 — GENERELLE KRAV	228
AFDELING 2 — DATAKVALITETSSTYRING	228
AFDELING 3 — LUFTFARTSINFORMATIONSPRODUKTER	229
AFDELING 4 — TJENESTER VEDRØRENDE DISTRIBUTION OG INFORMATIONER FORUD FOR FLYVNING.....	233
AFDELING 5 — OPDATERING AF LUFTFARTSINFORMATIONSPRODUKTER.....	233
AFDELING 6 — KRAV TIL PERSONALE	234
SUBPART B — YDERLIGERE TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF LUFTFARTSINFORMATIONSTJENESTER (AIS.TR)	234
AFDELING 2 — DATAKVALITETSSTYRING	234
AFDELING 3 — LUFTFARTSINFORMATIONSPRODUKTER	236
AFDELING 4 — TJENESTER VEDRØRENDE DISTRIBUTION OG INFORMATIONER FORUD FOR FLYVNING.....	246
AFDELING 5 — OPDATERING AF LUFTFARTSINFORMATIONSPRODUKTER.....	247
Tillæg 1 til Bilag VI - INDHOLD AF LUFTFARTSINFORMATIONSPUBLIKATION (AIP).....	250
DEL 1 — GENERELT (GEN).....	250
GEN 1 - NATIONALE FORSKRIFTER OG KRAV	251
GEN 2 - TABELLER OG KODER	252
GEN 3 - TJENESTER.....	254
GEN 4 - AFGIFTER FOR FLYVEPLADSER/HELIKOPTERFLYVEPLADSER OG LUFTFARTSTJENESTER (ANS).....	261
DEL 2 — EN-ROUTE (ENR)	262

ENR 1 - GENERELLE REGLER OG PROCEDURER.....	262
ENR 2 - ATS-LUFTRUM	266
ENR 3 - ATS-RUTER	267
ENR 4 - RADIONAVIGATIONSHJÆLPEMIDLER/SYSTEMER	269
ENR 5 - NAVIGATIONSADVARSLER	270
ENR 6 - EN-ROUTE-KORT	272
DEL 3 — FLYVEPLADSER (AD).....	272
AD 1. FLYVEPLADSER/HELIKOPTERFLYVEPLADSER — INDLEDNING.....	272
AD 2. FLYVEPLADSER	273
AD 3. HELIKOPTERFLYVEPLADSER	281
Tillæg 2 til Bilag VI - NOTAM-FORMAT	288
VEJLEDNING I UDFYLDELSE AF NOTAM-FORMATET	289
Tillæg 3 til Bilag VI - SNOWTAM-FORMAT	292
VEJLEDNING I UDFYLDELSE AF SNOWTAM-FORMATET	294
Tillæg 4 til Bilag VI - ASHTAM-FORMAT	297
VEJLEDNING I UDFYLDELSE AF ASHTAM-FORMATET	298
BILAG VIII - SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF KOMMUNIKATIONS-, NAVIGATIONS- ELLER OVERVÅGNINGSTJENESTER (Del-CNS).....	300
SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF KOMMUNIKATIONS-, NAVIGATIONS- ELLER OVERVÅGNINGSTJENESTER (CNS.OR)	300
AFDELING 1 — GENERELLE KRAV	300
SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF KOMMUNIKATIONS-, NAVIGATIONS- ELLER OVERVÅGNINGSTJENESTER (CNS.TR)	300
AFDELING 1 — GENERELLE KRAV	300
BILAG XI - SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF FLYVEPROCEDUREUDFORMNINGSTJENESTER (Del-FPD)	301
SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF FLYVEPROCEDUREUDFORMNINGSTJENESTER (FPD.OR)	301
AFDELING 1 — Generelle krav	301
SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF FLYVEPROCEDUREUDFORMNINGSTJENESTER (FPD.TR)	302
AFDELING 1 — Generelle krav	302
Tillæg 1 til Bilag XI - KRAV FOR LUFTRUMSSTRUKTURER OG TILKNYTTET FLYVEPROCEDURER	303
AFDELING 1 - Specifikationer for flyveinformationsregioner, kontrolområder, kontrolzoner og flyveinformationszoner	303
AFDELING 2 - Identifikation af ATS-ruter bortset fra standard afgang- og ankomstruter	303
AFDELING 3 - Identifikation af standard afgangsruter og standard ankomstruter samt tilknyttede procedurer	304
AFDELING 4 - Etablering og identifikation af betydningsfulde punkter	305
AFDELING 5 - Minimumsflyvehøjder	305

AFDELING 6 - Identifikation og afgrænsning af forbudte områder, restriktionsområder og fareområder	305
BILAG XIII - KRAV TIL TJENESTEUDØVERE VEDRØRENDE UDDANNELSE OG KOMPETENCEVURDERING AF PERSONALE (Del-PERS)	306
SUBPART A — PERSONALE, SOM ARBEJDER MED LUFTTRAFIKSIKKERHEDSELEKTRONIK.....	306
AFDELING 1 — GENERELLE KRAV	306
AFDELING 2 — UDDANNELSESKRAV.....	306
AFDELING 3 — KRAV TIL KOMPETENCEVURDERINGEN	307
AFDELING 4 — KRAV TIL INSTRUKTØRER OG BEDØMMERE	308
Tillæg 1 til Bilag XIII – Basisuddannelse - fælles	309
Tillæg 2 til Bilag XIII – Basisuddannelse - linjer	310
Tillæg 3 til Bilag XIII - Kompetencegivende uddannelse - fælles	311
Tillæg 4 til Bilag XIII - Kompetencegivende uddannelse - linjer.....	313
1. KOMMUNIKATION — TALE	313
2. KOMMUNIKATION — DATA.....	313
3. NAVIGATION — RUNDSTRÅLENDE RADIOFYR (NDB)	315
4. NAVIGATION — PEJLING (DF — DIRECTION FINDING)	316
5. NAVIGATION — VHF RUNDSTRÅLENDE RADIOFYR (VOR).....	317
6. NAVIGATION — AFSTANDSMÅLEUDSTYR (DME)	317
7. NAVIGATION — INSTRUMENTLANDINGSSYSTEM (ILS)	318
8. NAVIGATION — MIKROBØLGELANDINGSSYSTEM (MLS).....	319
9. OVERVÅGNING — PRIMÆR OVERVÅGNINGSRADAR (PSR)	320
10. OVERVÅGNING — SEKUNDÆR OVERVÅGNINGSRADAR.....	321
11. OVERVÅGNING — AUTOMATISK POSITIONSOVERVÅGNING	323
12. DATA — DATABEHANDLING	324
13. SYSTEMOVERVÅGNING OG KONTROL — KOMMUNIKATION	326
14. SYSTEMOVERVÅGNING OG -KONTROL — NAVIGATION	327
15. SYSTEMOVERVÅGNING OG -KONTROL — OVERVÅGNING.....	329
16. SYSTEMOVERVÅGNING OG -KONTROL — DATA	331

Gældende for	Forordningstekst
Gælder for alle tjenesteudøvere	BILAG I – DEFINITIONER AF TERMER BRUGT I BILAG III TIL XIII (Del-DEFINITIONER)
	1) »acceptable måder for overensstemmelse (AMC)«: ikke-bindende standarder, som agenturet har vedtaget med henblik på at illustrere, hvordan overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne kan sikres
	2) »arbejdsflyvning«: en flyvning, hvor et luftfartøj anvendes til særlige tjenester i tilknytning til f.eks. landbrug, bygge- og anlægsvirksomhed, fotografering, landmåling, overvågning og patruljering, eftersøgnings- og redningsarbejde eller reklameflyvning
	3) »klimatologisk resumé for en flyveplads«: et kort resumé af nærmere angivne meteorologiske elementer på en flyveplads baseret på statistiske oplysninger
	4) »klimatologisk tabel for en flyveplads«: en tabel med statistiske data om den observerede forekomst af et eller flere meteorologiske elementer på en flyveplads
	5) »flyvepladsniveau«: elevationen af det højeste punkt på landingsområdet
	6) »flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS)«: flyveinformationstjeneste, som udøves for flyveplads trafik af en udpeget lufttrafiktjenesteudøver
	7) »flyvepladsens meteorologiske kontor«: et kontor med ansvar for meteorologisk tjeneste for flyvepladsen
	8) »flyvepladsvarsel«: oplysninger udstedt af flyvepladsens meteorologiske kontor om forekomst eller forventet forekomst af meteorologiske forhold, som på ugunstig måde kan påvirke luftfartøjer på jorden, herunder parkerede luftfartøjer, og flyvepladsens anlæg og tjenester
	9) »luftfartsdata«: en fremstilling af luftfartsrelaterede facts, begreber eller instrukser på en formaliseret måde, der egner sig til kommunikation, fortolkning eller forarbejdning
	10) »luftfartsdatabase«: en samling af luftfartsdata organiseret og udformet som et struktureret datasæt, som er lagret elektronisk på systemer, og som er gyldigt i en specifik periode og kan ajourføres

	11) »luftfartens faste tjeneste (AFS)«: en telekommunikationstjeneste mellem nærmere angivne faste punkter, der primært udøves af hensyn til luftfartens sikkerhed og regelmæssig, effektiv og økonomisk drift af lufttrafiktjenester
	12) »luftfartens faste telekommunikationsnet (AFTN)«: et verdensomspændende system af luftfartens faste kredsløb, der indgår i AFS, til udveksling af meldinger og/eller digitale data mellem luftfartens faste stationer med samme eller forenelige kommunikationskarakteristika
	13) »luftfartsinformation«: information, der følger af sammenstilling, analyse og formatering af luftfartsdata
	14) »flyvepladskortlægningsdata«: data, der indsamles med henblik på at udarbejde flyvepladskortlægningsinformation
	15) »flyvepladskortlægningsdatabase (AMDB)«: en samling af flyvepladskortlægningsdata organiseret og udformet som et struktureret datasæt
	16) »luftfartens meteorologiske station«: en station, der foretager observationer og afgiver meteorologiske meldinger til brug i luftfarten
	17) »lufttrapport«: en rapport fra et luftfartøj under flyvning udarbejdet i overensstemmelse med kravene om position samt operationelle og/eller meteorologiske meldinger
	18) »luftfartøj«: enhver maskine, der i atmosfæren kan oppebæres af andre af luftens reaktioner end luftens reaktioner mod jordoverfladen
	19) »AIRMET-oplysning«: 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
	20) »personale, som arbejder med lufttrafiksikkerhedselektronik (ATSEP)«: bemyndiget personale, der er kompetent til at operere og vedligeholde udstyr i funktionssystemet samt frigive og returnere dette til operationer
	21) »lufttrafiktjenesteenhed«: en fællesbetegnelse for flyvekontrolenhed, flyveinformationscentral, AFIS-enhed og meldekantor for lufttrafiktjeneste
	22) »alternativ flyveplads«: en flyveplads, hvortil et luftfartøj kan fortsætte, når fortsættelse til eller landing på bestemmelsesstedet er umulig eller ikke skønnes tilrådelig, hvor de nødvendige tjenester og

	faciliteter står til rådighed, hvor luftfartøjets performancekrav kan opfyldes, og som er operationel på det forventede anvendelsestidspunkt
	23) »alternative måder for overensstemmelse (AltMOC)«: måder for overensstemmelse, der foreslås som alternativ til eksisterende AMC eller forslag til nye måder til påvisning af overholdelse af forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, for hvilke agenturet ikke har fastsat tilknyttede AMC
	24) »højde over havet«: den lodrette afstand fra middelvandstanden til et niveau, et punkt eller en genstand betragtet som værende et punkt
	25) »kontrolcentral (ACC)«: en enhed, der udfører flyvekontrolltjeneste for kontrollerede flyvninger inden for kontrolområder under dens ansvarsområde
	26) »områdeudsigt for flyvninger i lav flyvehøjde«: en udsigt over vejrfænomener for en flyveinformationsregion, eller en del deraf, udstedt for luftrummet under flyveniveau 100 (eller under flyveniveau 150 i bjergrige områder eller højere endnu, hvor det er relevant)
	27) »områdenavigation (RNAV)«: navigationsmetode, som tillader et luftfartøj at følge vilkårlige ruter, enten inden for det anvendte jord- eller luftrumsbaserede navigationssystemes dækningsområde, eller ved hjælp af luftfartøjets egne hertil egnede navigationssystemer, eller en kombination heraf
	28) »argument«: en påstand, som via følgeslutninger underbygges af en række beviser
	29) »ASHTAM«: en særlig serie i NOTAM, der ved hjælp af et specifikt format meddeler en ændring i en vulkans aktivitetsniveau, et vulkansk udbrud og/eller en vulkansk askesky af betydning for flyveoperationer
	30) »ATM-netfunktioner«: de funktioner, der varetages af netadministratoren i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 677/2011
	31) »audit«: en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces, hvis formål er at fremskaffe beviser og bedømme det objektivt for at afgøre, i hvilket omfang kravene er opfyldt
	32) »autoritativ kilde«: a) en statslig myndighed, eller b) en organisation, der formelt anerkendes af den statslige myndighed med henblik på at være kilde til og/eller offentliggøre data, der opfylder de datakvalitetskrav (DQR), som angives nærmere af den pågældende stat

	33) »automatisk observationssystem«: et observationssystem, som måler, udleder og indberetter alle påkrævede elementer uden menneskelig mellemkomst
	34) »luftfartsaktør«: en enhed, person eller organisation, bortset fra tjenesteudøverne omfattet af denne forordnings forskrifter, der er berørt af eller berører en tjeneste, som tilvejebringes af en tjenesteudøver
	35) »pause«: en hviletidsperiode inden for tjenesteperioden, hvor en flyveleder ikke pålægges at udføre tjenestepligter
	36) »certificeret softwareapplikation til luftfartøjer«: en softwareapplikation, agenturet har godkendt som dele til luftfartøjer, jf. artikel 4 i forordning (EF) nr. 216/2008
	37) »sky af operationel betydning«: en sky med en skybasehøjde på under 5 000 ft eller under den højeste minimumssektorhøjde, afhængigt af hvilken højde der er størst, eller en cumulonimbus eller optårnet cumulus i en hvilken som helst højde
	38) »erhvervsmæssig lufttransport«: enhver flyveoperation med transport af passagerer, fragt eller post mod betaling eller en anden form for vederlag
	39) »kontrolområde«: et kontrolleret luftrum, der strækker sig opefter fra en fastsat grænse over jorden
	40) »kritisk hændelse-stress«: en usædvanlig og/eller ekstrem følelsesmæssig, fysisk og/eller adfærdsmæssig reaktion hos et individ efter en episode eller hændelse
	41) »datakvalitet«: en grad eller et niveau af forvisning om, at de tilvejebragte data opfylder brugerens datakrav med hensyn til nøjagtighed, detaljeringsgrad og integritet (eller et tilsvarende sikkerhedsniveau) samt sporbarhed, rettidighed, fuldstændighed og format
	42) »datakvalitetskrav (DQR)«: en specifikation af datas karakteristik (dvs. nøjagtighed, detaljeringsgrad og integritet (eller tilsvarende sikkerhedsniveau) samt sporbarhed, rettidighed og format) for at sikre, at dataene er forenelige med den tilsigtede anvendelse heraf
	43) »ankomst alternativ flyveplads«: en alternativ flyveplads, hvor et luftfartøj er i stand til at lande, hvis det er umuligt eller ikke skønnes tilrådeligt at lande på bestemmelsesstedet
	44) »tjeneste«: enhver opgave, som en flyvekontrolltjenesteudøver pålægger en flyveleder at udføre

	45) »tjenesteperiode«: en periode, som påbegyndes, når en flyvekontrolltjenesteudøver pålægger en flyveleder at møde til, stå til rådighed til eller påbegynde tjeneste, og som afsluttes, når flyvelederen fritages for tjeneste
	46) »elevation«: den lodrette afstand målt fra middelvandstanden til et punkt eller et niveau på eller i fast forbindelse med jordoverfladen
	47) »en-route alternativ flyveplads«: en alternativ flyveplads, på hvilken et luftfartøj kan lande, hvis en omdirigering bliver nødvendig undervejs på ruten
	48) »træthed«: en fysiologisk tilstand af nedsat mental eller fysisk ydeevne som følge af søvnmangel eller langvarig årvågenhed, døgnrytme eller arbejdsbyrde (psykisk eller fysisk aktivitet, eller en kombination heraf), som kan svække et individs agtpågivenhed og evne til at udføre sine opgaver på sikker vis
	49) »flyvedokumentation«: dokumentation, herunder diagrammer eller formularer, der indeholder meteorologiske oplysninger til brug for en flyvning
	50) »flyveinformationscentral (FIC)«: en enhed, som udøver flyveinformations- og alarmeringstjeneste
	51) »flyveinformationsregion (FIR)«: et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der udøves flyveinformations- og alarmeringstjeneste
	52) »flyveniveau (FL)«: flade med konstant lufttryk, som bestemmes med trykværdien 1 013,2 hektopascal (hPa) som udgangspunkt, og som er adskilt fra andre sådanne flader med bestemte trykintervaller
	53) »prøveflyvning«: en flyvning i den fase, hvor en ny konstruktion (luftfartøj, fremdriftssystemer, dele og apparatur) udvikles, en flyvning til påvisning af overensstemmelse med certificeringsgrundlag eller typekonstruktion for nyproducerede luftfartøjer, en flyvning, hvor der eksperimenteres med nye konstruktionskoncepter, som kræver utraditionelle manøvrer eller profiler, og hvor der kan forekomme flyvning uden for de operationelle begrænsninger, der er godkendt for luftfartøjet, en flyvning med det formål at uddanne i prøveflyvning
	54) »udsigt«: en beskrivelse af de forventede meteorologiske forhold på et nærmere fastsat tidspunkt eller for en nærmere fastsat periode og for et nærmere fastsat område eller en nærmere fastsat del af luftrummet
	55) »udsigt for start«: en udsigt for et nærmere angivet tidsrum udarbejdet af flyvepladsens meteorologiske kontor med oplysninger om forventede forhold over banerne med hensyn til vindretning og -hastighed ved jorden

	og eventuelle variationer heraf, temperatur, tryk (QNH) og eventuelle andre elementer, som er aftalt på lokalt plan
	56) »funktionssystem«: en kombination af procedurer, menneskelige ressourcer og udstyr, herunder hardware og software, der er tilrettelagt med henblik på at varetage en funktion i ATM/ANS og andre ATM-netfunktioner
	57) »almenflyvning«: al civil luftfart, bortset fra arbejdsflyvning eller erhvervsmæssig lufttransport
	58) »gridpunkt-data i digital form«: edb-behandlede meteorologiske data for et sæt jævnt fordelte punkter i et diagram; de transmitteres fra en meteorologisk computer til en anden computer i en kodet form, der egner sig til automatiseret brug
	59) »vejledende materiale«: ikke-bindende materiale udarbejdet af agenturet, som belyser betydningen af et krav eller en specifikation, og som anvendes til at understøtte fortolkningen af forordning (EF) nr. 216/2008, de tilknyttede gennemførelsesbestemmelser og AMC
	60) »globale udsigter i gridpunkt-form«: udsigter for forventede værdier af meteorologiske elementer på globalt net med en nærmere bestemt vertikal og horisontal detaljeringsgrad
	61) »fare«: ethvert forhold og enhver begivenhed eller omstændighed, som kan føre til en skadelig virkning
	62) »højde«: den lodrette afstand fra et angivet referenceplan til et niveau, et punkt eller en genstand betragtet som værende et punkt
	63) »flyvehøjde«: fællesbetegnelse for et luftfartøjs position i lodret linje under flyvning, udtrykt i højde over jorden, højde over havet eller i flyveniveau
	64) »lokal rutinemelding«: en meteorologisk melding udstedt med faste tidsintervaller — kun beregnet til udbredelse på afgangsflyvepladsen, hvor observationerne blev foretaget
	65) »lokal særmelding«: en meteorologisk melding udstedt i henhold til de kriterier, der er fastsat for særlige observationer — kun beregnet til udbredelse på afgangsflyvepladsen, hvor observationerne blev foretaget
	66) »meteorologisk bulletin«: en tekst, der indeholder meteorologiske oplysninger, med en passende overskrift
	67) »meteorologiske oplysninger«:

	meteorologiske meldinger, analyser, udsigter og enhver anden beskrivelse, der vedrører eksisterende eller forventede meteorologiske forhold
	68) »meteorologisk observation«: måling og/eller evaluering af et eller flere meteorologiske elementer
	69) »meteorologisk melding«: en beskrivelse af de observerede meteorologiske forhold på et bestemt tidspunkt og sted
	70) »meteorologisk satellit«: en kunstig jordsatellit, der foretager meteorologiske observationer og transmitterer disse observationer til jorden
	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
	72) »minimum sektorhøjde (MSA)«: den laveste anvendelige højde over havet, der sikrer en mindste afstand på 300 m (1 000 ft) over alle hindringer i et område inden for en sektor af en cirkel med radius 46 km (25 NM) med centrum i et betydningsfuldt punkt, flyvepladsreferencepunkt (ARP) eller heliportreferencepunkt (HRP)
	73) »NOTAM«: en oplysning, der formidles via telekommunikation og indeholder information vedrørende etablering, tilstand eller ændring ved enhver luftfartsfacilitet, tjeneste, procedure eller fare, hvorom betimelig viden er nødvendig for personale beskæftiget med flyveoperationer
	74) »hindring«: enhver fast, midlertidig eller permanent, eller flytbar genstand eller dele heraf, der: a) befinder sig på et område, der er beregnet til luftfartøjers manøvrering på jorden eller b) gennemskærer en nærmere angivet flade, hvis formål er at beskytte luftfartøjer under flyvning eller c) befinder sig uden for de nærmere angivne flader, og som anses for at udgøre en fare for lufttrafikken
	75) »OPMET«: operationelle meteorologiske oplysninger til brug for planlægning af flyveoperationer før eller under flyvningen
	76) »OPMET-database«: en database oprettet for at lagre og stille operationelle meteorologiske oplysninger til rådighed til luftfartsformål internationalt
	77) »tegn på vulkansk aktivitet«: en usædvanlig og/eller øget vulkansk aktivitet, som kunne varsle et vulkanudbrud

	78) »fremherskende sigtbarhed«: den største sigtbarhedsværdi, som observeres i overensstemmelse med definitionen på »sigtbarhed«, der opnås inden for mindst halvdelen af horisontcirklen eller inden for mindst halvdelen af flyvepladsens overflade. Disse områder kan bestå af sammenhængende eller ikke-sammenhængende sektorer
	79) »problematisk anvendelse af psykoaktive stoffer«: et individs brug af et eller flere psykoaktive stoffer på en måde, der: a) udgør en direkte fare for brugeren eller bringer andres liv, helbred eller velfærd i fare og/eller b) forårsager eller forværrer et erhvervsmæssigt, socialt, mentalt eller fysisk problem eller tilsvarende sygdom
	80) »prognosekort«: en udsigt for et eller flere nærmere angivne meteorologiske elementer på et angivet tidspunkt eller for en nærmere angivet periode og en angivet flade eller del af luftrummet afbildet grafisk på et kort
	81) »psykoaktive stoffer«: alkohol, opioider, cannabinoider, beroligende midler, hypnotika, kokain og andre psykostimulerende midler, hallucinogener og flygtige opløsningsmidler, men ikke koffein og tobak
	82) »redningscentral (RCC)«: en enhed, der er ansvarlig for at fremme effektiv tilrettelæggelse af eftersøgnings- og redningstjenester og for at samordne udførelsen af eftersøgnings- og redningsoperationer inden for en eftersøgnings- og redningsregion
	83) »hvileperiode«: en uafbrudt og nærmere fastlagt periode efter og/eller før tjeneste, hvori en flyveleder er fritaget for alle tjenestepligter
	84) »vagtordning«: struktur for flyvelederes tjeneste- og hvileperioder i overensstemmelse med retlige og operationelle krav
	85) »risiko«: kombinationen af den overordnede sandsynlighed for eller hyppighed af en skadelig virkning, der er forårsaget af en fare, og alvoren af en sådan virkning
	86) »bane«: et på en landflyveplads afmærket rektangulært område til brug ved landing og start med luftfartøjer
	87) »banesynsvidde (RVR)«: den afstand, over hvilken en pilot i et luftfartøj på en banes centerlinje kan se enten banens markeringer, banekantlysene eller banens centerlinjelys
	88) »flyvesikkerhedsdirektiv«: et dokument, som udstedes eller vedtages af en kompetent myndighed, og som pålægger gennemførelse af foranstaltninger i et funktionssystem eller fastsætter restriktioner for den

	operationelle brug heraf for at genoprette sikkerheden, når der er bevis for, at flyvesikkerheden ellers kan blive bragt i fare
	89) »flyvesikkerhedsstyringssystem (SMS)«: en systematisk tilgang til styring af flyvesikkerheden, herunder den nødvendige organisationsstruktur og ansvarsfordeling samt de nødvendige politikker og procedurer
	90) »eftersøgnings- og redningsenhed«: en fællesbetegnelse for en redningscentral, redningsundercentral eller alarmeringspost alt efter tilfældet
	91) ophævet
	92) »halvautomatisk observationssystem«: et observationssystem, der gør det muligt at observere en forøgelse af målte elementer og kræver en menneskelig medvirken for at afgive de relevante meldinger
	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
	94) ophævet
	95) »speciel lufttrapport«: et luftfartøjs meteorologiske melding, som udstedes i overensstemmelse med kriterierne og baseres på observationer under flyvningen
	96) »stress«: de følgevirkninger, som et individ oplever, når vedkommende står over for en potentiel årsag (»stressfaktor«) til en påvirkning af den menneskelige præstation. Oplevelsen af stressfaktoren kan påvirke individets præstation negativt (distress/afmagt), neutralt eller positivt (eustress) alt efter individets opfattelse af hans/hendes evne til at håndtere den pågældende stressfaktor
	97) »system- og udstyrskategorigivende uddannelse«: uddannelse, som skal give eleven specifik viden og praktiske færdigheder mht. systemer og udstyr og bane vejen for operationel kompetence
	98) »specifikt tilpassede data«: luftfartsdata, som tilvejebringes af luftfartøjsoperatøren eller DAT-udbyderen på luftfartøjsoperatørens vegne og produceres til denne luftfartøjsoperatør med henblik på den tilsigtede operationelle brug heraf
	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

	100) »flyvepladsudsigt (TAF)«: en kortfattet beskrivelse af de forventede meteorologiske forhold på en flyveplads i en nærmere angivet periode
	101) »terræn«: jordens overflade indeholdende naturlige karakteristika såsom bjerge, bakker, bakkekamme, dale, vandområder, permanente is- og snelag, men undtagen hindringer
	102) »tærskel«: begyndelsen af den del af banen, der kan bruges til landing
	103) »sætningszone«: den del af en bane efter tærsklen, hvor det er hensigten, at landende flyvemaskiner først berører banen
	104) »tropisk cyklon«: fællesbetegnelse for cykloner uden egentlige fronter på synoptisk skala med oprindelse over tropiske og subtropiske farvande og med organiseret kraftig skydannelse og tydelig cyklonal vindcirkulation ved jorden
	105) »rådgivningscenter om tropiske cykloner (TCAC)«: et meteorologisk centers rådgivende oplysninger til meteorologiske overvågningskontorer, world area forecast centres og internationale OPMET-databaser om tropiske cykloners position, forudsagt bevægelsesretning og -hastighed, centralt tryk og maksimal vindhastighed ved jorden
	106) »sigtbarhed«: en sigtbarhed til luftfartsmæssig brug, der er størst af følgende: a) den største afstand, i hvilken en sort genstand af passende dimensioner placeret tæt på jordoverfladen kan ses og genkendes mod en lys baggrund b) den største afstand, i hvilken lys på omkring 1 000 candela kan ses og identificeres mod en uoplyst baggrund
	107) »rådgivningscenter om vulkansk aske (VAAC)«: et meteorologisk center, der leverer rådgivende oplysninger til meteorologiske overvågningskontorer, kontrolcentraler, flyveinformationscentraler, world area forecast centres og internationale OPMET-databaser vedrørende den laterale og vertikale udstrækning og forudsagt bevægelse af vulkansk aske i atmosfæren
	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
	109) »World area forecast system (WAFS)«: et verdensomspændende system, med hvilket world area forecast centre leverer meteorologiske en-route-udsigter til luftfarten i ensartede standardiserede formater.
	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) »luftfartslys«: 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 forudanmelde 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) »luftfartstelekommunikationsstation«: 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 instrumentflyvereglerne (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 kontroltårn
	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 afgangende 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 afgangende 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 radiotelefoni
	147) »udsendelse«: transmission af oplysninger vedrørende luftfart, som ikke er rettet til en eller flere bestemte stationer
	148) »skydækkeshøjde«: 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 jordens overflade 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 meteorologiske rutinemeldinger for en given flyveplads (METAR), særlige meteorologiske meldinger for flyvepladsen (SPECI), TAF, SIGMET, specielle luftrapporter, der ikke er omfattet af SIGMET, og AIRMET, når sådanne står til rådighed
	169) »datafrebringelse«: 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 instrumentindflyvningsprocedure 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 flyvepladsflyveinformations- og alarmeringstjeneste til rådighed for flyvepladstrafik
	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) »geoide«: en ækvivalent potentialflade i jordens tyngdefelt, som er sammenfaldende med en upåvirket middelvandstand (MSL), der strækker sig kontinuerligt over kontinenterne
	191) »geoideundulation«: afstanden til geoiden over (positiv) eller under (negativ) den matematiske referenceellipsoide
	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 skærm billede 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 uvishedsfase
	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 skydækkeshøjde, 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) »radiotelefoni«: 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 på 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) »skærm billede«: 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«: lufrummet 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 visueflyverreglerne« eller »VFR-flyvning«: flyvning udført i overensstemmelse med visueflyverreglerne
	255) »visuel indflyvning«: en indflyvning udført under IFR-flyvning, hvor enten en del af eller hele instrumentindflyvningsproceduren ikke fuldføres, 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 radiotelefoni
	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: a) »fly-by waypoint« — et waypoint, hvor turn anticipation er påkrævet for at muliggøre en tangentiel afskæring mod næste segment af en rute eller procedure, eller b) »fly-over waypoint« — et waypoint, over hvilket drejning indledes i retning mod næste segment af en rute eller procedure

	260) »U-space-luftrum«: en geografisk UAS-zone udpeget af medlemsstaterne, hvor UAS-operationer kun må finde sted med støtte fra U-space-tjenester
	261) »U-space-tjeneste«: en tjeneste baseret på digitale tjenester og automatisering af funktioner, som er udformet til at understøtte sikker, sikret og effektiv adgang til U-space-luftrum for et stort antal UAS'er
	262) »fælles informationstjeneste«: en tjeneste, som består i at formidle statiske og dynamiske data for at muliggøre udøvelsen af U-space-tjenester med henblik på at styre trafikken af ubemandede luftfartøjer
	263) »dynamisk rekonfigurering af luftrum«: midlertidig ændring af U-space-luftrummet for at give plads til kortvarige ændringer i efterspørgslen efter bemanded trafik ved at justere U-space-luftrumets geografiske grænser.
	264) »vulkanobservatorium«: en udøver, som udvælges af den kompetente myndighed, og som observerer aktiviteten i en vulkan eller en gruppe af vulkaner og stiller disse observationer til rådighed for en aftalt liste modtagere inden for luftfarten
	265) »Geography Markup Language (GML)«: en indkodningsstandard anvendt af Open Geospatial Consortium (OGC)
	266) »Space weather centre (SWXC)«: et center udpeget til at overvåge og yde rådgivning om vejrphænomener i rummet, der kan forventes at påvirke højfrekvent radiokommunikation, kommunikation via satellit, GNSS-baserede navigations- og overvågningssystemer og/eller udgøre en strålingsrisiko for de ombordværende.

	BILAG III - FÆLLES KRAV TIL TJENESTEUDØVERE (Del-ATM/ANS.OR)
	SUBPART A — GENERELLE KRAV (ATM/ANS.OR.A)
NIL	ATM/ANS.OR.A.001 Anvendelsesområde I overensstemmelse med artikel 6 fastlægges ved dette bilag krav, som skal opfyldes af tjenesteudøverne.
NIL	ATM/ANS.OR.A.005 Ansøgning om et tjenesteudøvercertifikat a) Ansøgning om et tjenesteudøvercertifikat eller om en ændring af et eksisterende certifikat skal ske i en form og på en måde, som den kompetente myndighed fastsætter på grundlag af de gældende krav i denne forordning. b) I overensstemmelse med artikel 6 skal tjenesteudøveren med henblik på at opnå certifikatet overholde: 1) de krav, der henvises til i artikel 8b, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008; 2) de fælles krav, der er fastlagt i dette bilag; 3) de særlige krav i bilag IV til XIII, når disse krav gælder i lyset af de tjenester, som tjenesteudøveren udøver eller påtænker at udøve.
NIL	ATM/ANS.OR.A.010 Ansøgning om et begrænset certifikat a) Uanset litra b), kan en udøver af lufttrafiktjenester ansøge om et certifikat, der er begrænset til udøvelse af tjenester i det luftrum, som hører ind under ansvarsområdet for den medlemsstat, hvor ansøgerens hovedaktivitetssted og eventuelle vedtægtsmæssige hjemsted er beliggende, når den pågældende udøver eller påtænker at udøve tjenester udelukkende for en eller flere af følgende kategorier: 1) arbejdsflyvning; 2) almenflyvning; 3) erhvervsmæssig lufttransport begrænset til luftfartøjer med en maksimal startmasse på mindre end 10 ton eller færre end 20 passagersæder; 4) erhvervsmæssig lufttransport med færre end 10 000 flybevægelser om året uanset den maksimale startmasse og antallet af passagersæder; med henblik på denne bestemmelse forstås ved »flybevægelser« i et givet år gennemsnittet af de foregående tre års samlede antal starter og landinger. b) Derudover kan følgende luftfartstjenesteudøvere også ansøge om et begrænset certifikat: 1) en luftfartstjenesteudøver, der ikke er lufttrafiktjenesteudøver, med en årlig bruttoomsætning på 1 000 000 EUR eller derunder i forbindelse med de tjenester, den pågældende udøver eller påtænker at udøve; 2) en luftfartstjenesteudøver, der udøver flyvepladsflyveinformationstjeneste, når vedkommende i reglen højst driver én arbejdsposition på en given flyveplads. c) Som foreskrevet af den kompetente myndighed skal en luftfartstjenesteudøver, der ansøger om et begrænset certifikat i henhold til litra a) eller litra b), nr. 1), som minimum overholde følgende krav, der er fastsat i: 1) punkt ATM/ANS.OR.B.001 Teknisk og operativ kompetence og kapacitet; 2) punkt ATM/ANS.OR.B.005 Styringssystem;

	3) punkt ATM/ANS.OR.B.020 Krav til personale; 4) punkt ATM/ANS.OR.A.075 Åben og gennemskuelig udøvelse af tjenester; 5) bilag IV, V, VI og VIII, når disse krav gælder i lyset af de tjenester, som tjenesteudøveren udøver eller påtænker at udøve, jf. artikel 6. d) Som foreskrevet af den kompetente myndighed skal en luftfartstjenesteudøver, der ansøger om et begrænset certifikat i henhold til litra b), nr. 2), som minimum overholde de krav, der er fastsat i litra c), nr. 1) til 4), og de særlige krav, der er fastsat i bilag IV. e) En ansøger til et begrænset certifikat forelægger den kompetente myndighed en ansøgning i en form og på en måde, som den kompetente myndighed fastlægger.
NIL	ATM/ANS.OR.A.015 Erklæring fra udøvere af flyveinformationstjenester a) I medfør af artikel 7 kan en udøver af flyveinformationstjenester afgive en erklæring om, at vedkommende er kvalificeret og har midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med tjenesteudøvelsen, når udøveren foruden de krav, der er omhandlet i artikel 8b, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008, opfylder følgende alternative krav: 1) udøveren af flyveinformationstjenester udøver eller påtænker at udøve sine tjenester ved i reglen højst at drive én arbejdsposition; 2) disse tjenester er af midlertidig art, af en varighed der aftales med den kompetente myndighed, alt efter hvad der er nødvendigt for at garantere en passende flyvesikkerhed. b) En udøver af flyveinformationstjenester, der afgiver erklæring om sine aktiviteter, skal: 1) forelægge den kompetente myndighed alle de relevante oplysninger, inden operationer påbegyndes, i en form og på en måde, som den kompetente myndighed fastlægger; 2) forelægge den kompetente myndighed en liste over de alternative måder for overensstemmelse, der anvendes, i overensstemmelse med punkt ATM/ANS.OR.A.020; 3) opretholde overensstemmelse med de gældende krav og med de oplysninger, der anføres i erklæringen; 4) underrette den kompetente myndighed om eventuelle ændringer af udøverens erklæring eller de måder for overensstemmelse, som vedkommende anvender, ved at indsende en ændret erklæring; 5) udøve sine tjenester i overensstemmelse med sin driftshåndbog og overholde alle relevante bestemmelser heri. c) Udøveren af flyveinformationstjenester, der afgiver erklæring om sine aktiviteter, skal — før vedkommende ophører med at udøve sine tjenester — underrette den kompetente myndighed inden for en frist, som den kompetente myndighed fastsætter. d) En udøver af flyveinformationstjenester, der afgiver erklæring om sine aktiviteter, skal overholde følgende krav, der er fastsat i: 1) punkt ATM/ANS.OR.A.001 Anvendelsesområde; 2) punkt ATM/ANS.OR.A.020 Måder for overensstemmelse; 3) punkt ATM/ANS.OR.A.035 Påvisning af overensstemmelse; 4) punkt ATM/ANS.OR.A.040 Ændringer — generelt; 5) punkt ATM/ANS.OR.A.045 Ændringer af funktionssystemet; 6) punkt ATM/ANS.OR.A.050 Facilitering og samarbejde; 7) punkt ATM/ANS.OR.A.055 Anmærkninger og korrigerende handlinger; 8) punkt ATM/ANS.OR.A.060 Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem; 9) punkt ATM/ANS.OR.A.065 Indberetning af hændelser; 10) punkt ATM/ANS.OR.B.001 Teknisk og operativ kompetence og kapacitet;

	11) punkt ATM/ANS.OR.B.005 Styringssystem; 12) punkt ATM/ANS.OR.B.020 Krav til personale; 13) punkt ATM/ANS.OR.B.035 Driftshåndbøger; 14) punkt ATM/ANS.OR.D.020 Erstatningsansvar og forsikringsdækning; 15) bilag IV. e) En udøver af flyveinformationstjenester, der afgiver erklæring om sine aktiviteter, må først påbegynde sin operationer efter at have modtaget den kompetente myndigheds bekræftelse af, at erklæringen er modtaget.
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD, dog kun fsva. litra a, jf. i øvrigt pkt. 5.3.	ATM/ANS.OR.A.020 Måder for overensstemmelse a) En tjenesteudøver kan anvende alternative måder for overensstemmelse (AltMOC) i forhold til de AMC, som agenturet har vedtaget, til at påvise overensstemmelse med denne forordning. b) Ønsker tjenesteudøveren at anvende AltMOC, skal den forelægge den kompetente myndighed en fyldestgørende beskrivelse af disse AltMOC, før den implementerer dem. Beskrivelsen skal omfatte eventuelle revisioner af håndbøger eller procedurer, som måtte være relevante, samt en vurdering, der påviser overensstemmelse med kravene i denne forordning. En tjenesteudøver må gennemføre disse alternative måder for overensstemmelse med forbehold af den kompetente myndigheds forhåndsgodkendelse og efter modtagelse af underretningen som foreskrevet i punkt ATM/ANS.AR. A.015, litra d).
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.A.025 Et certifikats fortsatte gyldighed a) En tjenesteudøvers certifikat skal forblive gyldigt, såfremt: 1) tjenesteudøveren til stadighed overholder de relevante krav i denne forordning, herunder krav om facilitering og samarbejde med henblik på de kompetente myndigheds varetagelse af beføjelser og krav om håndtering af anmærkninger som nærmere angivet i henholdsvis punkt ATM/ANS.OR.A.050 og ATM/ANS.OR.A.055; 2) certifikatet ikke er overdraget, inddraget eller tilbagekaldt. b) Ved tilbagekaldelse eller overdragelse skal certifikatet straks returneres til den kompetente myndighed.
NIL	ATM/ANS.OR.A.030 Fortsat gyldighed af en erklæring, som er afgivet af en udøver af flyveinformationstjenester En erklæring afgivet af en udøver af flyveinformationstjenester i overensstemmelse med punkt ATM/ANS.OR.A.015 forbliver gyldig, såfremt: a) udøveren af flyveinformationstjenester til stadighed overholder de relevante krav i denne forordning, herunder krav om facilitering og samarbejde med henblik på de kompetente myndigheds varetagelse af beføjelser og krav om håndtering af anmærkninger som nærmere angivet i henholdsvis punkt ATM/ANS.OR.A.050 og ATM/ANS.OR.A.055 b) erklæringen ikke er trukket tilbage af udøveren af disse tjenester eller afregistreret af den kompetente myndighed.
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.A.035 Påvisning af overensstemmelse Efter anmodning fra den kompetente myndighed forelægger en tjenesteudøver al relevant dokumentation for, at de relevante krav i denne forordning overholdes.
ATC, FIS, MET, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.A.040 Ændringer — generelt a) Underretning om og styring af:

	1) en ændring af et funktionssystem eller en ændring, som påvirker funktionssystemet, skal udføres i overensstemmelse med punkt ATM/ANS.OR.A.045; 2) en ændring af tjenesteudøvelsen, tjenesteudøverens styringssystem og/eller flyvesikkerhedsstyringssystem, som ikke påvirker funktionssystemet, skal udføres i overensstemmelse med litra b). b) Enhver ændring, der er nævnt i litra a) nr. 2), kræver forhåndsgodkendelse før gennemførelsen, medmindre en sådan ændring er anmeldt og styres efter en procedure, som den kompetente myndighed har godkendt, jf. punkt ATM/ANS. AR.C.025, litra c).
ATC, FIS, MET, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.A.045 Ændringer af et funktionssystem a) En tjenesteudøver, der planlægger en ændring af sit funktionssystem, skal: 1) underrette den kompetente myndighed om ændringen; 2) efter anmodning forelægge den kompetente myndighed alle yderligere oplysninger, som sætter den kompetente myndighed i stand til at afgøre, hvorvidt den vil gennemgå argumentationen for ændringen; 3) oplyse andre tjenesteudøvere og, hvor det er praktisk muligt, luftfartsaktører, der berøres af den planlagte ændring. b) Efter at have anmeldt en ændring skal tjenesteudøveren i givet fald oplyse den kompetente myndighed om væsentlige ændringer af de oplysninger, der forelægges i henhold til litra a), nr. 1) og 2), og de relevante tjenesteudøvere og luftfartsaktører oplyses om væsentlige ændringer af de oplysninger, der forelægges i henhold til litra a), nr. 3). c) En tjenesteudøver tillader alene ibrugtagning i operationel tjeneste af de dele af ændringen, for hvilke de aktiviteter, der kræves ifølge procedurerne i punkt ATM/ANS.OR.B.010, er fuldført. d) Er ændringen underlagt den kompetente myndigheds gennemgang i overensstemmelse med punkt ATM/ANS.AR. C.035, tillader tjenesteudøveren alene ibrugtagning i operationel tjeneste af de dele af ændringen, for hvilke den kompetente myndighed har godkendt argumentationen. e) Får en ændring betydning for andre tjenesteudøvere og/eller luftfartsaktører som angivet i litra a), nr. 3), fastslår tjenesteudøveren og disse andre udøvere i fællesskab: 1) den indbyrdes afhængighed og, hvor det er praktisk muligt, i forholdet til de berørte luftfartsaktører; 2) de antagelser og risikobegrænsende foranstaltninger, som berører flere tjenesteudøvere eller luftfartsaktører. f) Tjenesteudøvere, som berøres af de antagelser og risikobegrænsende foranstaltninger, der er omhandlet i litra e), nr. 2), skal i deres argumentation for ændringen alene fremføre antagelser og risikobegrænsende foranstaltninger, der er aftalt og tilpasset indbyrdes — og med luftfartsaktører, hvor det er praktisk muligt.
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.A.050 Facilitering og samarbejde En tjenesteudøver skal facilitere inspektioner og audit foretaget af den kompetente myndighed eller et kvalificeret organ, der optræder på dennes vegne, og skal i nødvendigt omfang samarbejde om en virkningsfuld og effektiv varetagelse af de beføjelser, som er tillagt de kompetente myndigheder, der er nævnt i artikel 5.
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.A.055 Anmærkninger og korrigerende handlinger Efter at have modtaget den kompetente myndigheds underretning om anmærkninger skal tjenesteudøveren: a) påvise årsagen til den manglende overensstemmelse; b) fastlægge en plan for korrigerende handlinger, som den kompetente myndighed kan godkende;

	c) påvise gennemførelsen af de korrigerende handlinger til den kompetente myndigheds tilfredshed inden for det tidsrum, tjenesteudøveren har foreslået og aftalt med myndigheden som fastlagt i punkt ATM/ANS.AR.C.050, litra e).
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.A.060 Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem Tjenesteudøveren gennemfører alle sikkerhedsforanstaltninger, herunder flyvesikkerhedsdirektiver, som den kompetente myndighed pålægger i henhold til punkt ATM/ANS.AR.A.025, litra c).
NIL <i>Anm.: For Færøerne og Grønland gælder BL 8-10 og Bekendtgørelse nr. 301/1997.</i>	ATM/ANS.OR.A.065 Indberetning af hændelser a) ATM/ANS-udøveren skal som led i sit styringssystem etablere og opretholde en ordning for indberetning af begivenheder, herunder obligatorisk og frivillig indberetning. ATM/ANS-udøvere, som er etableret i en medlemsstat, skal sikre, at dette system opfylder kravene i forordning (EU) nr. 376/2014 og forordning (EU) 2018/1139 samt de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag af disse forordninger. b) ATM/ANS-udøveren skal til den kompetente myndighed og til enhver anden organisation, der skal informeres af medlemsstaten, hvor ATM/ANS-udøveren udøver sine tjenester, indberette enhver sikkerhedsrelateret hændelse eller tilstand, som truer, eller, hvis den ikke korrigeres eller håndteres, kunne true et luftfartøj, de ombordværende eller enhver anden person, herunder ethvert havari eller alvorlig hændelse. c) Med forbehold af litra b) skal ATM/ANS-udøveren over for den kompetente myndighed og den organisation, der har ansvaret for ATM/ANS-systemets og -komponenters konstruktion, medmindre dette er ATM/ANS-udøveren selv, indberette enhver form for funktionsfejl, teknisk defekt, overskridelse af tekniske begrænsninger, hændelse eller anden unormal omstændighed, der har eller kan have bragt sikkerheden i relation til tjenester i fare, og som ikke har medført et havari eller alvorlig hændelse. d) Uden at dette berører Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, skal indberetninger: 1) indgives så hurtigt som praktisk muligt, men under alle omstændigheder senest 72 timer efter, at ATM/ANS-udøveren har konstateret den tildragelse eller omstændighed, som indberetningen vedrører, medmindre ekstraordinære forhold forhindrer dette 2) indgives i den form og på den måde, som den kompetente myndighed fastlægger 3) indeholde alle relevante oplysninger om den omstændighed, der er kommet til ATM/ANS-udøverens kendskab. e) For ATM/ANS-udøvere, som ikke er etableret i en medlemsstat, skal de første obligatoriske indberetninger: 1) sikre, at fortroligheden med hensyn til indberetterens identitet og de i indberetningen nævnte personers identitet beskyttes tilstrækkeligt 2) indgives så hurtigt som praktisk muligt, men under alle omstændigheder senest 72 timer efter, at ATM/ANS-udøveren har konstateret tildragelsen, medmindre ekstraordinære forhold forhindrer dette 3) indgives i den form og på den måde, som den kompetente myndighed fastlægger 4) indeholde alle relevante oplysninger om den omstændighed, der er kommet til ATM/ANS-udøverens kendskab. f) Med forbehold af forordning (EU) nr. 376/2014 og dens delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, og hvis det er relevant, skal tjenesteudøveren udarbejde en opfølgingsrapport med oplysninger om de handlinger, udøveren vil iværksætte for at forhindre lignende hændelser i fremtiden, så snart disse handlinger er blevet fastlagt, disse opfølgende indberetninger skal:

	1) indgives til de relevante enheder, der modtog den oprindelige indberetning i overensstemmelse med litra b) og c) og 2) indgives i den form og på den måde, som den kompetente myndighed fastlægger.
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.A.070 Nødplaner En tjenesteudøver skal have fastlagt nødplaner for alle de udøvede tjenester i tilfælde af, at der indtræder begivenheder, som fører til væsentlig forringelse eller afbrydelse af tjenesterne.
NIL	ATM/ANS.OR.A.075 Åben og gennemskelig udøvelse af tjenester a) En tjenesteudøver skal udøve sine tjenester på en åben og gennemskelig måde. Tjenesteudøveren skal offentliggøre betingelserne for adgang til sine tjenester og ændringer hertil og fastlægge en proces til individuel eller kollektiv høring af brugerne af disse tjenester regelmæssigt eller efter behov i forbindelse med specifikke ændringer i tjenesteudøvelsen. b) En tjenesteudøver må ikke forskelsbehandle brugerne af sine tjenester på grundlag af nationalitet eller andre af brugeres eller brugerkategoriens karakteristika på en måde, som er i strid med EU-retten.
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.A.080 Tilrådighedsstillelse 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.
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, CNS, FPD	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 luftfartsdatakataloget 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 luftfartsdataprocess; (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.
ATC, FIS, AFIS, MET,	ATM/ANS.OR.A.090 Fælles referencesystemer for luftfart

WXOBS, AIS, CNS, FPD	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.
	SUBPART B – STYRING (ATM/ANS.OR.B) ATM/ANS
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.B.001 Teknisk og operativ kompetence og kapacitet En tjenesteudøver skal sørge for at være i stand til at udøve sine tjenester på en sikker, effektiv, kontinuerlig og holdbar måde, der er afstemt efter ethvert forventeligt efterspørgselsniveau for et givet luftrum. I dette øjemed skal udøveren opretholde passende teknisk og operativ kapacitet og ekspertise.
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.B.005 Styringssystem a) En tjenesteudøver etablerer, gennemfører og vedligeholder et styringssystem, som omfatter: 1) klare linjer med hensyn til ansvar og forpligtelser i hele sin organisation, herunder den ansvarlige leders direkte ansvar; 2) en beskrivelse af tjenesteudøverens overordnede filosofi og principper med hensyn til sikkerhed, kvalitet og beskyttelse af sine tjenester, der under ét udgør en politik, og denne underskrives af den ansvarlige leder; 3) midlerne til at kontrollere tjenesteudøverens organisations præstationer på baggrund af styringssystemets præstationsindikatorer og præstationsmål; 4) en proces til at afdække ændringer i tjenesteudøverens organisation og den sammenhæng, som den opererer i, og som kan påvirke etablerede processer, procedurer og tjenester, og om fornødent ændre styringssystemet og/eller funktionssystemet for at tage højde for disse ændringer; 5) en proces med henblik på at gennemgå styringssystemet, afdække årsagerne til, at styringssystemet ikke lever op til standarderne, fastslå konsekvenserne heraf og fjerne eller begrænse disse årsager; 6) en proces med henblik på at sikre, at tjenesteudøverens personale er uddannet og kompetent til at udføre sine tjenestepligter på en sikker, virkningsfuld, kontinuerlig og holdbar måde. I den sammenhæng fastlægger tjenesteudøveren politikker for ansættelse og uddannelse af sit personale; 7) formelle midler til kommunikation, som sikrer, at tjenesteudøverens personale har fuldt kendskab til det styringssystem, som skaber grundlaget for at videregive vigtige oplysninger, og som gør det muligt at gøre rede for, hvorfor bestemte foranstaltninger er truffet, og hvorfor procedurer indføres eller ændres. b) En tjenesteudøver skal dokumentere alle vigtige processer for styringssystemet, herunder en proces for bevidstgørelse af personalet om sit ansvar og proceduren for ændring af disse processer. c) En tjenesteudøver skal etablere en funktion til at overvåge sin organisations overholdelse af de gældende krav, og at procedurerne er tilstrækkelige. Denne overvågning af overholdelsen skal omfatte et system til tilbagemeldinger om anmærkninger til den ansvarlige leder for om fornødent at sikre en effektiv gennemførelse af korrigerende handlinger. d) En tjenesteudøver skal overvåge sit funktionssystems respons, og på områder, hvor en utilstrækkelig præstation er påvist, skal udøveren klarlægge årsagerne til dette og eliminere dem eller, efter at have fastslået følgerne af den utilstrækkelige præstation, afbøde virkningerne heraf. e) Styringssystemet skal stå i et rimeligt forhold til tjenesteudøverens størrelse og aktiviteter under hensyntagen til de iboende farer og risici ved disse aktiviteter.

	f) Tjenesteudøveren skal i sit styringssystem etablere formelle grænseflader med de relevante tjenesteudøvere og luftfartsaktører for at: 1) sikre, at farer for flyvesikkerheden som følge af tjenesteudøverens aktiviteter er påvist og evalueret, og at de dermed forbundne risici håndteres og afbødes i det nødvendige omfang; 2) sikre, at tjenesten udøves i overensstemmelse med kravene i denne forordning. g) Har tjenesteudøveren også et certifikat som flyvepladsoperatør, skal vedkommende sikre, at styringssystemet dækker alle aktiviteter inden for det anvendelsesområde, som udøverens certifikater omfatter.
ATC, FIS, MET, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.B.010 Procedurer for ændringshåndtering a) En tjenesteudøver skal benytte procedurer til at forvalte, vurdere og om nødvendigt afbøde virkningerne af ændringer af sine funktionssystemer i overensstemmelse med punkt ATM/ANS.OR.A.045, ATM/ANS.OR.C.005, ATS.OR.205 og ATS.OR.210, alt efter tilfældet. b) De procedurer, der er omhandlet i litra a), og eventuelle væsentlige ændringer af disse procedurer: 1) skal af tjenesteudøveren forelægges den kompetente myndighed med henblik på godkendelse 2) må ikke anvendes, før den kompetente myndighed har godkendt dem. c) Når de godkendte procedurer, som er nævnt i litra b), ikke er egnet til en given ændring, skal tjenesteudøveren: 1) anmode den kompetente myndighed om en fritagelse med henblik på at afvige fra de godkendte procedurer; 2) forelægge den kompetente myndighed nærmere oplysninger om afvigelsen og begrundelsen for at anvende den; 3) undlade at anvende afvigelsen, før den kompetente myndighed har godkendt den.
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.B.015 Udliciterede aktiviteter a) Udliciterede aktiviteter omfatter alle de aktiviteter inden for rammerne af tjenesteudøverens operationer i henhold til betingelserne i certifikatet, der udføres af andre organisationer, som enten selv er certificeret til at udføre disse aktiviteter eller, hvis de ikke er certificeret, arbejder under tjenesteudøverens tilsyn. En tjenesteudøver skal ved udlicitering eller køb af en hvilken som helst del af sine aktiviteter, der leveres af eksterne organisationer, sikre, at de udliciterede eller købte aktiviteter, systemer eller dele heraf opfylder de gældende krav. b) Hvis en tjenesteudøver udliciterer en del af sine aktiviteter til en organisation, som ikke selv er certificeret til at udføre disse aktiviteter i overensstemmelse med denne forordning, skal tjenesteudøveren sikre, at den organisation, med hvilken der er indgået en kontrakt, arbejder under tjenesteudøverens godkendelse og tilsyn. Tjenesteudøveren skal sikre, at den kompetente myndighed får adgang til den organisation, med hvilken der er indgået en kontrakt, for at slå fast, om der til stadighed er overensstemmelse med de gældende krav i henhold til denne forordning.
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.B.020 Krav til personale a) En tjenesteudøver skal udpege en ansvarlig leder, der har bemyndigelse til at sikre, at alle aktiviteter kan finansieres og udføres i overensstemmelse med de gældende krav. Denne ansvarlige leder har ansvaret for at fastlægge og opretholde et effektivt styringssystem. b) En tjenesteudøver skal fastsætte de udpegede stillingsindehaveres beføjelser, tjenestepligter og ansvar, navnlig hvad angår det ledelsespersonale, som er ansvarligt for funktioner med tilknytning til flyvesikkerhed, kvalitet, luftfartssikkerhed, økonomiske anliggender og menneskelige ressourcer alt efter tilfældet.
ATC, FIS, AFIS, MET,	ATM/ANS.OR.B.025 Krav til faciliteter

WXOBS, AIS, CNS, FPD	En tjenesteudøver skal sikre, at der forefindes tilstrækkelige og egnede faciliteter til at udføre og forvalte alle opgaver og aktiviteter i overensstemmelse med de gældende krav.
ATC, FIS, MET, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.B.030 Registrering a) En tjenesteudøver skal oprette et registreringssystem, der muliggør tilstrækkelig lagring af registreringerne og pålidelig sporbarhed for alle sine aktiviteter, herunder navnlig alle de elementer, der er anført i punkt ATM/ANS.OR. B.005. b) Format og opbevaringsperiode for den registrering, der er nævnt i litra a), skal være nærmere angivet i tjenesteudøversens styringssystems procedurer. c) Registreringer skal opbevares på en måde, der sikrer beskyttelse mod beskadigelse, ændring og tyveri.
ATC, FIS, AFIS, MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.B.035 Driftshåndbøger a) En tjenesteudøver skal udarbejde og ajourføre driftshåndbøger for udøvelsen af sine tjenester til brug og vejledning for det operative personale. b) Tjenesteudøveren skal sikre, at: 1) driftshåndbøgerne indeholder de instrukser og oplysninger, der er nødvendige for, at det operative personale kan udføre sine tjenestepligter; 2) relevante dele af driftshåndbøgerne står til rådighed for det berørte personale; 3) det operative personale underrettes om ændringer i driftshåndbogen vedrørende deres tjenestepligter, således at ændringerne kan anvendes fra disses ikrafttrædelsestidspunkt.
	SUBPART C — SPECIFIKKE ORGANISATIONSKRAV TIL ANDRE TJENESTEUDØVERE END LUFTTRAFIKTJENESTEUDØVERE (ATM/ANS.OR.C)
MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.C.001 Anvendelsesområde Denne subpart fastlægger de krav, der skal opfyldes af andre tjenesteudøvere end lufttrafiktjenesteudøvere, ud over de krav, der er fastsat i subpart A og B.
MET, WXOBS, AIS, CNS, FPD	ATM/ANS.OR.C.005 Understøttende sikkerhedsvurdering og -styring af ændringer af funktionssystemet a) For enhver ændring, der anmeldes i henhold til punkt ATM/ANS.OR.A.045, litra a), nr. 1), skal andre tjenesteudøvere end lufttrafiktjenesteudøvere: 1) sørge for, at der foretages en understøttende sikkerhedsvurdering, som omfatter anvendelsesområdet for ændringen, dvs.: i) det udstyr samt procedurer og menneskelige faktorer, der ændres; ii) grænseflader og interaktion mellem de ændrede faktorer og den resterende del af funktionssystemet; iii) grænseflader og interaktion mellem de ændrede faktorer og den tilsigtede, operationelle sammenhæng; iv) ændringens livscyklus fra definition til implementering og herunder overgang til tjeneste; v) planer i tilfælde af funktionsforstyrrelser 2) tilsikre — med tilstrækkelig vished i kraft af en fyldestgørende, dokumenteret og gyldig argumentation — at tjenesten vil fungere og vedvarende fungere alene som specificeret i den angivne sammenhæng.

	b) Andre tjenesteudøvere end lufttrafiktjenesteudøvere skal sørge for, at den understøttende sikkerhedsvurdering, der er nævnt i litra a), omfatter: 1) verifikation af, at: i) vurderingen svarer til ændringens anvendelsesområde som defineret i litra a), nr. 1); ii) tjenesten fungerer alene som specificeret i den angivne sammenhæng; iii) tjenestens funktionsmåde er i overensstemmelse med og strider ikke mod denne forordnings gældende krav, som er pålagt de tjenester, der udøves af det ændrede funktionssystem; og 2) specifikation af de kriterier for overvågningen, der er nødvendige for at godtgøre, at de tjenester, der leveres via det ændrede funktionssystem, fortsat vil fungere alene som angivet i den specifikke sammenhæng.
	SUBPART D — SÆRLIGE ORGANISATORISKE KRAV TIL ANS- OG ATFM-UDØVERE OG NETADMINISTRATOREN (ATM/ANS.OR.D)
NIL	ATM/ANS.OR.D.001 Anvendelsesområde Denne subpart fastlægger de krav, der skal opfyldes af udøvere af luftfartstjenester (ANS), udøvere af lufttrafikregulering (ATFM) og netadministratoren, ud over de krav, der er fastsat i subpart A, B og C.
NIL	ATM/ANS.OR.D.005 Forretningsplaner, årlige planer og præstationsplaner a) Forretningsplan 1) Udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering skal udfærdige en forretningsplan, der som minimum gælder for en femårsperiode. Forretningsplanen skal: i) fastlægge overordnede mål for luftfartstjenesteudøveren og udøveren af lufttrafikregulering og deres strategi for virkeliggørelsen af disse i overensstemmelse med luftfartstjenesteudøverens hhv. udøveren af lufttrafikregulerings eventuelle overordnede og mere langsigtede plan og med krav fra EU-rettens side angående udbygningen af infrastruktur eller anden teknologi; ii) indeholde præstationsmål i henseende til f.eks. sikkerhed, kapacitet, miljø og omkostningseffektivitet i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013. 2) Oplysningerne under nr. 1), i) og ii) skal tilpasses den nationale præstationsplan, som er nævnt i artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004, og for så vidt angår sikkerhedsdataene skal de være i overensstemmelse med det statslige sikkerhedsprogram, der henvises til i standard 3.1.1, i bilag 19 til Chicago-konventionen i 1. udgave af juli 2013. 3) Udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering skal forelægge sikkerheds- og forretningsmæssige begrundelser for større investeringsprojekter, herunder evt. den estimerede indvirkning på de relevante præstationsmål som nævnt i afsnit 1), nr. ii), og angive investeringer, der kan henføres til de lovmæssige krav, som er forbundet med gennemførelsen af programmet for forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum (SESAR). b) Årlig Plan 1) Udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering skal udarbejde en årlig plan, som dækker det følgende år, og hvori forretningsplanens enkelte elementer specificeres yderligere, og eventuelle ændringer deraf i forhold til den tidligere plan beskrives. 2) Den årlige plan skal indeholde følgende bestemmelser om tjenestens niveau og kvalitet såsom det forventede niveau for kapacitet, sikkerhed, miljø og omkostningseffektivitet: i) oplysninger om iværksættelsen af ny infrastruktur eller andre udviklingsforløb og en meddelelse om, hvorledes de vil bidrage til at forbedre udøvere af luftfartstjenesters og lufttrafikregulerings præstation, herunder tjenestens niveau og kvalitet;

	ii) præstationsindikatorer, alt efter tilfældet, som er i overensstemmelse med præstationsplanen som nævnt i artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004, og som kan danne grundlag for en rimelig vurdering af præstationsniveauet og tjenesternes kvalitet; iii) oplysninger om de planlagte foranstaltninger, der skal afhjælpe de af udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering påviste sikkerhedsrisici, herunder sikkerhedsindikatorer til overvågning af sikkerhedsrisikoen og om nødvendigt de estimerede omkostninger, der er forbundet med de afhjælpende foranstaltninger; iv) udøvere af luftfartstjenesters og lufttrafikregulerings forventede økonomiske situation på kort sigt og alle ændringer af eller virkninger for forretningsplanen. c) Planernes præstationsdel Udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering skal stille indholdet af deres forretningsplaners og årsrapporters præstationsdel til rådighed for Kommissionen på dennes anmodning på betingelser, der fastsættes af den kompetente myndighed i overensstemmelse med den nationale lovgivning.
ATC, FIS, MET, AIS, CNS	ATM/ANS.OR.D.010 Luftfartssikkerhedsstyring (security) a) Udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering og netadministratoren skal som en integrerende del af deres styringssystem, jf. punkt ATM/ANS.OR.B.005, oprette et luftfartssikkerhedsstyringssystem for at tilgodese: 1) deres faciliteters og personales sikkerhed med henblik på at forhindre ulovlig indgriben i udøvelsen af tjenesterne; 2) sikkerheden af de operative data, som de modtager, frembringer eller på anden måde anvender, således at adgangen dertil strengt begrænses til dem, der er bemyndiget dertil. b) Luftfartssikkerhedsstyringssystemet skal omfatte: 1) procedurer for vurdering og reduktion af luftfartssikkerhedsrisici, overvågning og forbedring af luftfartssikkerheden, luftfartssikkerhedsundersøgelser og udbredelse af indhøstede erfaringer; 2) midler til påvisning af brud på luftfartssikkerhedsbeskyttelsen og varsling af personalet ved hjælp af passende sikkerhedsalarmer; 3) midler til at holde virkningerne af brud på luftfartssikkerheden under kontrol og til at fastlægge udbedrende foranstaltninger og risikoreducerende procedurer for at forhindre gentagelse. c) Udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering og netadministratoren skal, når der er grundlag herfor, sørge for sikkerhedsgodkendelse af deres personale samt for koordination med de relevante civile og militære myndigheder med henblik på at tilgodese deres faciliteters, personales og datas sikkerhed. d) Udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering og netadministratoren skal træffe de nødvendige foranstaltninger til beskyttelse af deres systemer, anvendte komponenter og data og forhindre, at nettet kompromitteres af trusler mod oplysningers sikkerhed og cybersikkerhedstrusler, der på ulovlig vis kan gribe ind i udøvelsen af deres tjeneste.
NIL	ATM/ANS.OR.D.015 Økonomisk styrke — økonomisk og finansiel kapacitet Udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering og netadministratoren skal kunne opfylde deres økonomiske forpligtelser såsom de faste og variable driftsomkostninger eller kapitalomkostninger. De skal benytte et passende internt regnskabssystem. De skal påvise deres kapacitet ved hjælp af den i punkt ATM/ANS.OR.D.005, litra b), omhandlede årlige plan og via balancer og regnskaber i den udstrækning, alt efter tilfældet ifølge deres retlige status, og de underkastes regelmæssigt en uafhængig audit.
ATC, FIS, AFIS, MET, AIS, CNS,	ATM/ANS.OR.D.020 Erstatningsansvar og forsikringsdækning a) Udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering og netadministratoren skal have ordninger til dækning af erstatningsansvar i tilknytning til udførelsen af deres opgaver i overensstemmelse med gældende ret.

	b) Den metode, der anvendes til at sikre denne dækning, skal stå i rimeligt forhold til det potentielle tab og de potentielle skader under hensyntagen til de pågældende udøvers og netadministratorens juridiske status og den gældende kommercielle forsikringsdækning. c) Udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering og netadministratoren, som benytter sig af en anden tjenesteudøvers tjenester, skal i de aftaler, der indgås til dette formål, sørge for at præcisere fordelingen af erstatningsansvaret mellem dem.
ATC, FIS, MET, AIS, CNS, dog kun fsva. litra a, b, d, nr. 1, 5, 7 og 8.	ATM/ANS.OR.D.025 Rapporteringskrav a) Udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering skal forelægge en årsrapport over deres aktiviteter for den kompetente myndighed. b) For udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering skal årsrapporten dække deres økonomiske resultater, jf. dog artikel 12 i forordning (EF) nr. 550/2004, og udøverens operationelle præstationer samt alle andre væsentlige aktiviteter og udviklingsforløb, navnlig i flyvesikkerhedsmæssig henseende. c) Netadministratoren skal i overensstemmelse med artikel 20 i forordning (EU) nr. 677/2011 forelægge Kommissionen og agenturet en årsrapport om sine aktiviteter. Rapporten skal omfatte den operationelle præstation samt væsentlige aktiviteter og udviklingen navnlig på sikkerhedsområdet. d) Årsrapporterne, der er nævnt i litra a) og c), skal som minimum omfatte: 1) en vurdering af præstationsniveauet for den udøvede tjeneste; 2) for udøvere af luftfartstjenesters og lufttrafikreguleringes vedkommende deres præstation sammenlignet med de præstationsmål, der er fastsat i forretningsplanen nævnt i punkt ATM/ANS.OR.D.005, litra a), idet den faktiske præstation sammenlignes med den præstation, der er fastsat i den årlige plan ved hjælp af de præstationsindikatorer, der er fastsat i den årlige plan; 3) for netadministratorens vedkommende dennes præstation sammenlignet med de præstationsmål, der er fastsat i netstrategiplanen nævnt i artikel 2, nr. 24), i forordning (EU) nr. 677/2011, idet den faktiske præstation sammenlignes med den præstation, der er fastsat i netoperationsplanen nævnt i denne forordnings artikel 2, nr. 23), ved hjælp af de præstationsindikatorer, der er fastsat i netoperationsplanen; 4) en redegørelse for afvigelser fra de relevante mål og målsætninger og fastlæggelse af de foranstaltninger, der er nødvendige for at lukke eventuelle huller mellem planerne og den faktiske præstation, i den referenceperiode, som er nævnt i artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004; 5) udviklingen inden for operationer og infrastruktur; 6) de økonomiske resultater, medmindre de offentliggøres særskilt i henhold til artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 550/2004; 7) oplysninger om den formelle høringsproces med brugerne af dens tjenester; 8) oplysninger om politikken for menneskelige ressourcer. e) Udøvere af luftfartstjenester og lufttrafikregulering og netadministratoren skal stille deres årsrapporter til rådighed for Kommissionen og agenturet på disses anmodning. De skal desuden gøre disse rapporter tilgængelige for offentligheden på de betingelser, som den kompetente myndighed fastsætter i overensstemmelse med EU-lovgivningen og national lovgivning.

Gælder for alle tjenesteudøvere	Tillæg 1 til Bilag III - 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. <i>Bemærkning til litra b), punkt 2 og 3: klassifikationen af et katalogelement som genstand, egenskab eller underegenskab forudsætter ikke en bestemt datamodel.</i> <i>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 %.</i> <i>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.</i>

1. Flyvepladsdata

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	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-sted-indikator	Tekst	En ICAO-stedindikator på fire bogstaver for en flyveplads/helikopterflyveplads som anført i ICAO Doc 7910 »Location Indicators«	Hvis tildelt					
		IATA-designations-kode	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									

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		International/national	Kodeliste	Angivelse af, om internationale og/eller nationale flyvninger er tilladt på flyvepladsen/helikopterflyvepladsen						
		Instrument-flyveregler (IFR)/Visuelflyveregler (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						
		Anvendelsesbegrænsninger	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 helikopterdek)						
	Kontroltype		Tekst	Angivelse af, hvorvidt en flyveplads er under civil kontrol, militær kontrol eller fælles kontrol						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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						
	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
	Reference-temperatur		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				

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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						
		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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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					
Flyvepladsfy (ABN)/ identifikationsfy (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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Vindretnings-indikator										
	Beliggenhed		Tekst	Vindretningsindikatorens beliggenhed						
	Belysning		Tekst	Vindretningsindikatorens belysning						
Banesyns-vidde (RVR) observations-område				RVR-observationsområdet.						
	Position		Punkt	RVR-observationsområdernes geografiske position						
Frekvens-område				Den del af et trafikområde, hvor 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						
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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Anmærkning		Tekst	Supplerende oplysninger om det pågældende hotspot						
	Geometri		Polygon	Det pågældende hotspots geografiske område						
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)						
	Nominel 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
	Nominel 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						
	Centerlinjepunkter									

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		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 ICAO bilag 4, pkt. 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									

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Belægningsklassifikationsnummer (PCN)	Tekst	PCN						
		Belægningstype	Tekst	Belægningstype med henblik på bestemmelse af luftfartøjsklassifikationsnummer — belægningsklassifikationsnummer (ACN-PCN)						
		Underbygningens kategori	Tekst	RWY's underbygnings kategori mht. bæreevne						
		Tilladt tryk	Tekst	Kategorien for det maksimale tilladte dæktryk eller værdien for det maksimale tilladte dæktryk						
		Evalueringsmetode	Tekst	Den anvendte evalueringsmetode						
	Sikkerhedszone			Et nærmere angivet område, der omfatter RWY og SWY, hvis et sådant forefindes: for at mindske risikoen for beskadigelse af luftfartøjer, der kører af en RWY, og 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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Overfladetype	Tekst	RWY-sikkerhedszonens overfladetype						
	Skulder			Et område, der støder op til kanten af en fast belægning, og som er behandlet således, at der opnås en jævn overgang mellem belægningen og den tilstødende overflade						
		Geometri	Polygon	RWY-skuldres geografiske position						
		Overfladetype	Tekst	RWY-skuldres overfladetype						
		Bredde	Afstand	RWY-skuldres 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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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						
	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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Reference-kode			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
	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				

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		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 endepunkt i afgangsretningen		1 m	Kritisk	Opmålt	1/100 sek.	1 sek.
		Elevation	Elevation	Elevation ved RWY-ende position		Jf. RWY centerlinje-punkter				
	Udflyvnings-ende 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 udflyvnings-proceduren					
		Position	Punkt	DER's geografiske position						
		Elevation	Elevation	Elevationen af DER er elevationen ved RWY-enden, dog enden af clearway, hvis denne er højere.						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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 meter 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	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	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	

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Bredde	Afstand	Clearway's udstrækning i tværretningen		1 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	
		Længde-profil		Den lodrette profil (eller hældning) af clearway	Hvis forefindes					
	Sikkerheds-område 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 tværretningen						
		Hældning i længderetningen	Værdi	Hældning af RESA i længderetningen						
		Hældning i tværretningen	Værdi	Hældning af RESA i tværretningen						
	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

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		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
		Bemærkninger	Tekst	Bemærkninger, herunder RWY-indgangs- eller startpunkt, hvis der er opgivet alternative reducerede afstande						
	RWY-ende- punkt LGT									
		Farve	Tekst	RWY-ende punktlysens 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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Indflyvningsbelysningsystem									
		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 udstrækning i længderetningen						
		Lysstyrke	Tekst	En kode, der angiver indflyvningsbelysningssystemets relative lysstyrke						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i indflyvningsbelysningssystemet						
	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									

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Længde	Afstand	RWY-sætningszonelysenes udstrækning i længderetningen						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i RWY-sætningszonelys						
	Visuelt indflyvningsvinkelindikatorsystem									
		Laveste øjenhøjde over bane-tærsklen (MEHT)	Højde	MEHT						
		Beliggenhed	Punkt	Geografisk position af det visuelle indflyvningsvinkelindikatorsystem						
		Vinkel	Vinkel	Den eller de nominelle hældningsvinkler						
		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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		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										
	Længde		Afstand	Radiohøjdemålerområdets udstrækning i længderetningen						
	Bredde		Afstand	Radiohøjdemålerområdets udstrækning i tværretningen						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Geometri		Polygon	Geografisk position af radiohøjdemåle- rområdet						
			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 præci- sionsindflyvninger		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
Slutindflyv- nings- og startområde (FATO)				Et defineret område til helikopteropera- tioner, over hvilket slutfasen af indflyv- ningsoperationen forud for at svæve eller lande gennemføres, og hvorfra startope- rationen påbegyndes; hvor FATO benyt- tes af helikoptere, som opereres i præ- stationsklasse 1, omfatter det definerede område det disponible område for af- brudt start						
	Tærskel- punkt			Starten på den del af FATO, der kan an- vendes til landing						
		Position	Punkt	Geografisk position af FATO-tærskel- punktet		1 m	Kritisk	Opmålt	1/100 sek.	1 sek.
		Elevation	Elevation	Elevation ved FATO-tærsklen		Jf. note 1				
		Geoideun- dulation	Højde	WGS-84 geoideundulationen ved FATO- tærskelpositionen		Jf. note 2				

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	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 landingsmanøvren 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						
	Indflyvningsbelysningsystem									

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		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	Indflyvningsbelysningssystemets udstrækning i længderetningen						
		Lysstyrke	Tekst	En kode, der angiver indflyvningsbelysningssystemets relative lysstyrke						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i indflyvningsbelysningssystemet						
	Områdebelysning									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af områdebelysningen						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i områdebelysningen						
	Lysmarkering af sigtepunkt									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af sigtepunktslysene						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i sigtepunktslysene						
Sætningsområde (TLOF)				Et område, hvor en helikopter kan lande eller lette fra						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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				
	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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Afmærkning									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af TLOF-afmærkningen						
Sikkerheds-område				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 tværetningen						
	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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
			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 påtænkes befløjet		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 påtænkes befløjet		0,25 m	Kritisk	Opmålt	1 m eller 1 ft (ikke-præcision) 0,1 m eller 0,1 ft (præcision)	
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.

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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						
		Belægningsstype	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						
		Evalueringsmetode	Tekst	Den evalueringsmetode, der er anvendt til bestemmelse af forpladsens bæreevne						
	Elevation		Elevation	Forpladsens elevation						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
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 tværretningen		1 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	
	Geometri		Polygon	Geografisk position af TWY-elementet						
	Bro		Tekst	Brotype (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 underbygnings kategori mht. bæreevne						
		Tilladt tryk	Tekst	Det maksimalt tilladte dæktryk eller den maksimalt tilladte dæktrykværdi						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	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						
	Referencekodebogsstav		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-skulders overfladetype						
		Bredde	Afstand	TWY-skulders bredde		1 m	Afgørende	Opmålt	1 m eller 1 ft	

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Vejledningslinjer									
		Geometri	Linje	Geografisk position af vejledningslinjer		0,5 m	Afgørende	Opmålt	1/100 sek.	1/100 sek.
		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									

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		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						
		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					

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		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 hindringsbe-grænsende 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.
		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 kontroltårnet 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.						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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.
	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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
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						
		Position	Punkt	Geografisk position af hvert enkelt lys i belysningen for helikopter-hoverlane						
	Afmærkning									
		Beskrivelse	Tekst	Beskrivelse af afmærkning af helikopter-hoverlane						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Helikopter-lufttransit-ruter				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 tværetningen 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)										
	Beliggenhed		Punkt	Geografisk position af VOR-kontrolpunktet	Hvis et sådant findes					
	Frekvens		Værdi	VOR-kontrolpunktets frekvens						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Højdemåler-kontrol-punkt										
	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	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	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		

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Retning	Tekst	Retning af standpladsens vejledningslinje						
		Vingefang	Værdi	Vingefang						
		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.

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Overflade-type		Tekst	Afisningsområdets overfladetype						
	Id base		Tekst	Betegnelse for det underliggende TWY-, standplads- eller forpladselement						
	Restriktion for luftfartøjer		Tekst	Brugsrestriktion (forbud) for en specificeret luftfartøjstype						
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	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	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						
	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, flyvekravene og de udøvede tjenester						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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						
		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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		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
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						
	Betegnelse		Tekst	Betegnelse for luftrummet tildelt af en myndighed, som medlemsstaten har udpeget						
	Laterale grænser		Polygon	Overflade, hvorved luftrumets horisontale udformning fastlægges		Se note 2 udelukkende for P-, R- og D-områder				
	Vertikale grænser									

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	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	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
				Område med restriktioner		2 km	Rutine-mæssig	Opgivet	1 min	Som afsat
				Fareområde						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
				Militært øvelsesområde						
				Militært uddannelsesområde						
				ADIZ						
				Andet						
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 luftrumets horisontale udformning fastlægges						
	Vertikale grænser									
		Øvre grænse	Højde over havet	Luftrumets øvre grænse						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		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						
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	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	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										

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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						
				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 rutesegment						
		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 rutesegment						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		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)
	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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Mindste en-route-flyvehøjde over havet (MEA)		Højde over havet	Det er højden over et en-route-segment, som giver tilstrækkelig modtagelse af relevante navigationshjælpe midler 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						
	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 parallel og meridianer						
	Mindste kurs-dirigeringshøjde (MVA)		Højde over havet	MVA						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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, flyvekravene og de udøvede tjenester						
	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					

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
		Navigations-performance-krav	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	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
				H = helikopter		1/100 km	Afgørende	Beregnet	1/100 km eller 1/100	1 km eller 1 nm
				S = supersonisk						
				T = tacan						
				Andet						
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	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
					Bemærkning 1:	1/10 grad	Rutine-mæssig	Beregnet	1/10 grad	1/10 grad
						1/100 grad	Afgørende	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	Afgørende	Beregnet	1/100 km eller 1/100	2/10 km (1/10 nm)
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	Afgørende	Opmålt/beregnet	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	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	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						
	dadgående tid/afstand		Værdi	Venteprocedurens tidsmæssige værdi/afstandsværdi						
	Kontrollerende enhed									
		Betegnelse	Tekst	Angivelse af den kontrollerende enhed						
		Frekvens	Værdi	Den kontrollerende enheds driftsfrekvens/kanal						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkninger	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Særlig ventetidgangspprocedure		Tekst	Beskrivelse i tekstform af den særlige VOR/DME-indgangspprocedure	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 instrumentindflyvningsprocedurer

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					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
		Betegnelse	Tekst	Betegnelse for instrumentflyvningsproceduren						
	Betegnelse i klart sprog									
		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					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
		Ruteindikator	Tekst	Procedures ruteindikator	SID, STAR					
	Proceduretype		Kodeliste	Angivelse af proceduretype (afgang, ankomst, indflyvning, andet)						
	PBN eller konventionel		Kodeliste	Angivelse af, om proceduren er PBN eller konventionel	Udelukkende IFR					
	Type præcisionsindflyvning		Tekst	Instrumentprocedures 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 -landingsoperationer 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						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
	Magnetisk misvisning		Værdi	Den magnetiske misvisning, der er taget i betragtning ved procedureudformningen						
	Hindringsfri højde over havet/højde (OCA/H)			OCA/H	APCH					
		Luftfartøjskategor	Kodeliste	Luftfartøjskategori	APCH					
		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					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
		Luftfartøjskategor	Kodeliste	Luftfartøjskategori	APCH					
		Indflyvningstype	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					
		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					
		Luftfartøjskategor	Kodeliste	Luftfartøjskategori	APCH					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
		Indflyvnings-type	Kodeliste	Indflyvningsstype (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					
	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						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
		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						
	Terminalan-komsthøjde 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 ind- flyvningsfikspunkt (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.	Udeluk-kende APCH eller PBN					
		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						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
		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	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: a) RNP-specifikationer: navigationsspecifikationer baseret på områdenavigation, som omfatter krav om navigationsperformanceovervågning og -alarmering, angivet ved præfiks RNP, f.eks. RNP 4, RNP APCH 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	Udelukkende PBN					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
	Operationelle minima		Tekst	Flyvepladsens operationelle minima: brugbarhedsgrænserne for en flyveplads med henblik på: a) start, udtrykt i RVR og/eller sigtbarhed og om nødvendigt skydække 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 c) landing i indflyvnings- og landingsoperationer med vertikal vejledning udtrykt i sigtbarhed og/eller RVR og DA/H og d) landing i ikke-præcisionsindflyvningsoperationer og -landingsoperationer, udtrykt i sigtbarhed og/eller RVR, mindste nedstigningshøjde over havet/højde (MDA/H) og om nødvendigt skydække	APCH, DEP					
	Temperatur									
		Minimums-temperatur	Værdi	Minimumtemperaturreference	Udelukkende APCH eller PBN					
		Maksimums-temperatur	Værdi	Maksimumtemperaturreference	Udelukkende APCH eller PBN					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
	Fjernhøjdemålerkilde		Tekst	Advarsel med angivelse af højdemåling	APCH					
	Proc Ref datum		Tekst	Flyveplads- eller landingstærskel	APCH					
	PBN-krav			Specifikke krav vedrørende en PBN-procedure	PBN					
			Kodeliste	Identifikation af navigationsspecifikationen (RNAV 5, RNP 0,3 osv.)						
		Navigations-specifikation	Tekst	Eventuelle begrænsninger for navigationssensorer (det globale satellitnavigationsystem (GNSS) er påkrævet)						
		Funktionelle krav	Tekst	Eventuelle påkrævede funktioner, der beskrives som optioner i navigations-specifikationen, dvs. ikke indgår i de krævede centrale navigationsspecifikationer (radiofrekvens (RF) påkrævet)						
Procedure-segment					SID, STAR, APCH					
	Start		Tekst	Identifikation af segmentets startpunkt						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
	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					
	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			
	Mindste hindringsfri højde over havet (MOCA)		Højde over havet	Minimumhøjden over havet for et bestemt segment, der sikrer den påkrævede hindringsfrihed	SID, STAR, APCH					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
	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						
	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«.				

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
		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					
	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					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
	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.
	Indflyvnings- overflyvnings- tærskelhøjde (TCH)		Højde	Flyvebanehældningens angivne over- flyvningshøjde 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 relevant		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 relevant	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 relevant	Ikke relevant		8 m	
	Horizontal Alert Limit (HAL)		Værdi	HAL	Udeluk- kende SBAS					
	Vertical Alert Limit (VAL)		Værdi	VAL	Udeluk- kende SBAS					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
	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 præcisionsindflyvning eller en APV og fastlægge den dermed forbundne indflyvning						
	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						
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									

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
		Navigations-hjælpemidler	Tekst	VOR/DME-referencens stationsidentitetsbetegnelse						
		Pejling	Pejling	Pejlingen til VOR/DME-referencen, hvis det pågældende waypoint ikke er samlokaliseret hermed		Jf. note 2				
		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
Venteprocedure				En forudbestemt manøvre, som holder luftfartøjet inden for det nærmere angivne luftrum, mens det venter på videre klarering						
	Identifikation		Tekst	Identifikation af venteproceduren						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
	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	
	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	

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
	Magnetisk misvisning									
		Vinkel	Vinkel	Den magnetiske misvisning i procedu- rens radionavigationshjælpemiddel						
		Dato	Dato	Den dato, hvor den magnetiske misvis- ning havde den tilsvarende værdi						
	Betegnelse for navigations- specifikationer		Tekst	Betegnelse for den navigationsspecifika- tion — sæt af krav til luftfartøjer og fly- besætning, der er nødvendige til støtte for en navigationsapplikation inden for et afgrænset luftrumskoncept	RNAV/RNP					
Specifikke forhold ved- rørende en helikopter- procedure										
	Titel på heli- kopterproce- duren (RNAV 263)		Tekst	Identifikation af helikopterproceduren						
	Overflyvnings- højde over helikopterlan- dingspladsen (HCH)		Højde	Overflyvningshøjde over helikopter- landingspladsen			Afgørende		1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
	Startudflyv- ningsfikspunkt (IDF)		Punkt	Startudflyvningsfikspunkt	DEP					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
	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							
	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					

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
		Manøvreområde	Polygon	Det område, hvor piloten forventes at manøvrere visuelt	APCH DEP					
		Intet manøvre-område	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							
	»Fortsæt visuelt«-tekst		Tekst	Tekst, der angiver, at proceduren har en »Fortsæt visuelt«-instruktion						
	»Fortsæt VFR«-tekst		Tekst	Tekst, der angiver, at proceduren har en »Fortsæt VFR«-instruktion						
	Visuelt segment for nedstigningsvinkel (VSDA)		Værdi	VSDA						

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
	Ingress tracks									
		Længde	Afstand							
		Bredde	Afstand							
		Pejling	Vinkel							
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						
	Stigegradiant ved afbrudt indflyvning		Værdi	Værdien af indflyvningsprocedurens stigegradiant ved afbrudt indflyvning						
	CAT H note		Tekst							
	CAT D large		Tekst							
	Godkendelse påkrævet (AR)		Tekst	Indikation af, at RNP AR						
	Måleenheder		Tekst							

Objekt	Egenskab	Underegenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj	Kortopl.
	GNSS i stedet for									
	Kommunikationssvigt		Tekst	Beskrivelse af kommunikationssvigt						
	Overvågning/radar påkrævet									
	Note om nærliggende SID-hindringer		Tekst	Angivelse af, hvor der findes hindringer i nærheden, der ikke er taget i betragtning ved fastlæggelsen af gradientens udformning i den offentliggjorte procedure						
	Forskydning af offset									
	PDG større end 3 %									

5. Data vedrørende radionavigationshjælpemidler/systemer

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Radionavigationshjælpemidler										
	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						
	Operations-område		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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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						
	Stationens deklination		Vinkel	En vinkelmisvisning i navigationshjælpemidler mellem nulgradradialen og retvisende, bestemt på det tidspunkt, hvor stationen kalibreres.	VOR/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				

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Ellipsoidehøjde		Højde	GBAS-referencepunktets ellipsoidehøjde	GBAS					
	Lokalisator-opretning									
		Pejling	Pejling	Lokalisatorkurs	ILS-lokalisator	1/100 grad	Afgørende	Opmålt	1/100 grad (hvis retvisende)	1 grad
		Type	Tekst	Typen af lokalisator-opretning, retvisende eller magnetisk	ILS-lokalisator					
	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 lokalisator-antenne og RWY-ende-punkt		Afstand	ILS-lokalisator — afstand til RWY/FATO-ende-punkt	ILS-lokalisator	3 m	Rutine-mæssig	Beregnet	1 m eller 1 ft	Som afsat
	Afstand mellem ILS-glidebaneantenne og TRSH		Afstand	ILS-glidebaneantenne — afstand til tærsklen langs centerlinjen	ILS GP	3 m	Rutine-mæssig	Beregnet	1 m eller 1 ft	Som afsat

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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-azimut-antenne 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
	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	

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
					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	
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.)						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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						
Luftfartslys				Luftfartslys og andre lysfyr, som angiver geografiske positioner, der af medlemsstaten er udvalgt som betydningsfulde						
	Type		Tekst	Type fyr						
	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	
	Karakteristika		Tekst	Oplysninger om fyrets karakteristika						
	Driftstid		Tidsplan	De tidspunkter, hvor fyret er i drift						
	Position		Punkt	Geografisk position af fyret						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
Søfyr										
	Position		Punkt	Geografisk position af fyret						
	Synsvidde		Afstand	Den afstand, fra hvilken fyret kan ses						
	Karakteristika		Tekst	Oplysninger om fyrets karakteristika						
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 radionavigationshjælpe midlet er i drift						
	Position		Punkt	Det særlige navigationssystems geografiske position		100 m	Afgørende	Opmålt/beregnet		

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Operative enhed		Tekst	Betegnelse for anlæggets operative enhed						
	Dækning af faciliteter		Tekst	Beskrivelse af det særlige navigationssystems dækning af faciliteter						

6. Hindringsdata

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	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		Kodeliste	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						
	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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Effektivitet		Tekst	Midlertidige typer af hindrings 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, start-flyvevejsområdet 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		
			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

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
				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	Under-egenskab	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						
	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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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, klinte, klippeformationer, klitter, isolerede fyrtårne og fyrskebe, 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						
	Betegnelse		Tekst	Vandfeaturens betegnelse						
	Geometri		Linje/polygon	Geografisk position af den pågældende vandfeature						
Skovbevoksede områder				Skovbevoksede områder						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	Geometri		Polygon	Geografisk position af det skovbevoksede område						
Serviceveje				Del af flyvepladsens flade, som anvendes af tjenestekøretøjer						
	Geometri		Polygon	Geografisk position af serviceveje						
	Featurebase		Tekst	Identifikation af den berørte featuretype						
	Identifikations-base		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						
	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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
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						
	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						

Objekt	Egenskab	Under-egenskab	Type	Beskrivelse	Bemærkning	Nøjagtighed	Integritet	Orig. type	Pub. Detalj.	Kortopl.
	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 luftfartsdatakatalogets 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

	BILAG IV - SÆRLIGE KRAV TIL UDØVERE AF LUFTTRAFIKTJENESTER (Del-ATS)
	SUBPART A — YDERLIGERE ORGANISATIONSKRAV FOR UDØVERE AF LUFTTRAFIKTJENESTER (ATS.OR)
	AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
ATC, FIS, AFIS	ATS.OR.100 Ejerskab a) En lufttrafiktjenesteudøver skal underrette de kompetente myndigheder om: 1) dennes retlige status, ejerstruktur og alle ordninger, der øver væsentlig indflydelse på kontrollen over dens aktiver; 2) alle forbindelser med organisationer, som ikke deltager i udøvelse af luftfartstjenester, herunder forretningsvirksomhed, hvori den enten deltager direkte eller via forbundne virksomheder, og som tegner sig for mere end 1 % af dens forventede indtægter. Desuden skal den underrette om enhver ændring af enhver individuel kapitalandel, der udgør 10 % eller derover af dens samlede kapital. b) En lufttrafiktjenesteudøver skal træffe alle fornødne foranstaltninger til at forhindre situationer med interessekonflikter, som kan bringe en uvildig og objektiv udøvelse af dennes tjenester i fare.
NIL	ATS.OR.105 Åben og gennemskelig udøvelse af tjeneste Foruden punkt ATM/ANS.OR.A.075 i bilag III må lufttrafiktjenesteudøveren hverken optræde på en måde, som har til formål eller til følge at forhindre, begrænse eller fordreje konkurrencen, eller optræde på en måde, som i henhold til gældende national ret og EU-ret udgør et misbrug af en dominerende stilling.
ATC, FIS, AFIS	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.
ATC, FIS, AFIS	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 flyvninger med civile luftfartøjer med henblik på at lette identifikationen af disse.
ATC, FIS, AFIS	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.
ATC, FIS, AFIS	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.
NIL	ATS.OR.127 Lufttrafiktjenesteudøveres koordinering i U-space-luftrum Lufttrafiktjenesteudøvere skal: a) uden forskelsbehandling tilvejebringe de relevante trafikoplysninger vedrørende bemandede luftfartøjer, som er nødvendige som led i de fælles informationstjenester, der henvises til i forordning (EU) 2021/664 inden for et U-space-luftrum, som oprettes i det kontrollerede luftrum, hvor lufttrafiktjenesteudøveren er udpeget til at udøve sine tjenester; b) oprette koordineringsprocedurer og kommunikationsfaciliteter mellem egnede lufttrafiktjenestenheder, udøvere af U-space-tjenester og i givet fald eneudøvere af fælles informationstjenester, som muliggør tilvejebringelsen af disse data.
ATC, FIS, AFIS	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.
ATC, FIS, AFIS	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.
ATC, FIS, AFIS	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.
ATC	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.
ATC, FIS, AFIS	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.
	AFDELING 2 – SIKKERHED I FORBINDELSE MED TJENESTER
ATC, FIS, AFIS	ATS.OR.200 Flyvesikkerhedsstyringssystem En lufttrafiktjenesteudøver skal have et flyvesikkerhedsstyringssystem (SMS), som kan være en integreret del af det styringssystem, der kræves i punkt ATM/ANS.OR.B.005, og som omfatter følgende komponenter: 1) <i>Flyvesikkerhedspolitik og -målsætninger</i> i) ledelsens engagement og ansvarlighed med hensyn til flyvesikkerhed skal inddrages i flyvesikkerhedspolitikken; ii) klare ansvarsforhold på flyvesikkerhedsområdet med hensyn til gennemførelse og vedligeholdelse af SMS og beføjelse til at træffe beslutninger angående flyvesikkerhed; iii) udnævnelse af en sikkerhedschef, som har ansvaret for gennemførelse og vedligeholdelse af et effektivt SMS;

	iv) koordinering af en beredskabsplan med andre tjenesteudøvere og luftfartsaktører, der berører grænsefladen til ATS-udøveren i forbindelse med udøvelsen af dennes tjenester; v) SMS-relateret dokumentation, der beskriver alle elementer af SMS, de tilknyttede SMS-processer og SMS-output. 2) <i>Styring af flyvesikkerhedsrisici</i> i) en proces til at påvise farer i forbindelse med udøvelsen af tjenester, som skal bygge på en kombination af reaktive, proaktive og prædiktive dataindsamlingsmetoder; ii) en proces, der sikrer analyse, vurdering og kontrol af sikkerhedsrisici i tilknytning til påviste farer; iii) en proces for at sikre, at dens bidrag til risikoen for luftfartøjers havarier minimeres, så vidt det er praktisk muligt. 3) <i>Sikring af flyvesikkerhed</i> i) overvågning og måling af sikkerhedspræstationer for at verificere organisationens sikkerhedspræstation og validere effektiviteten af midlerne til styring af flyvesikkerhedsrisici; ii) en proces med henblik på at udpege ændringer, som kan påvirke sikkerhedsrisikoen ved tjenesteudøvelsen, og påvise og styre de sikkerhedsrisici, der kan opstå som følge af disse ændringer; iii) en proces til at overvåge og vurdere, i hvor høj grad SMS gør det muligt løbende at forbedre systemets samlede præstationer. 4) <i>Fremme af flyvesikkerhed</i> i) et uddannelsesprogram, der sikrer, at personalet er uddannet og kompetent til at udføre deres tjenestepligter i relation til SMS; ii) sikkerhedsrelateret kommunikation, som sikrer, at personalet er bekendt med gennemførelsen af SMS.
ATC, FIS	ATS.OR.205 Sikkerhedsvurdering og -styring af ændringer af funktionssystemet a) For enhver ændring, der anmeldes i henhold til punkt ATM/ANS.OR.A.045, litra a), nr. 1), skal lufttrafiktjenesteudøveren: 1) sørge for, at der foretages en sikkerhedsvurdering, som omfatter anvendelsesområdet for ændringen, dvs.: i) det udstyr samt procedurer og menneskelige faktorer, der ændres; ii) grænseflader og interaktion mellem de ændrede faktorer og den resterende del af funktionssystemet; iii) grænseflader og interaktion mellem de ændrede faktorer og den tilsigtede, operationelle sammenhæng; iv) ændringens livscyklus fra definition til implementering og herunder overgang til tjeneste; v) planer for funktionssystemets drift i tilfælde af funktionsforstyrrelser; og 2) tilsikre — med tilstrækkelig vished i kraft af en fyldestgørende, dokumenteret og gyldig argumentation — at de sikkerhedskriterier, der er fastlagt ved anvendelse af punkt ATS.OR.210, er gyldige, vil blive opfyldt og til stadighed vil være opfyldt. b) En lufttrafiktjenesteudøver skal sørge for, at sikkerhedsvurderingen, der er nævnt i litra a), omfatter: 1) påvisning af farer; 2) fastlæggelse og begrundelse af de sikkerhedskriterier, der gælder for ændringen, i overensstemmelse med punkt ATS.OR.210; 3) risikoanalyse af virkninger i tilknytning til ændringen;

	4) risikovurdering og om fornødent risikobegrænsende foranstaltninger for ændringen, således at den kan opfylde de gældende sikkerhedskriterier; 5) verifikation af, at: i) vurderingen svarer til ændringens anvendelsesområde som defineret i litra a), nr. 1), ii) ændringen opfylder sikkerhedskriterierne; 6) specifikationen af de overvågningskriterier, der er nødvendige for at godtgøre, at den tjeneste, der udøves af det ændrede funktionssystem, fortsat vil opfylde sikkerhedskriterierne.
ATC, FIS, AFIS	ATS.OR.210 Sikkerhedskriterier a) En lufttrafiktjenesteudøver skal fastslå, hvorvidt en ændring af et funktionssystem er sikkerhedsmæssigt acceptabel, på grundlag af en analyse af de risici, der er forbundet med at indføre ændringen, differentieret på grundlag af typer af operationer og de berørte interessentkategorier, alt efter tilfældet. b) Vurderingen af, hvorvidt en ændring er sikkerhedsmæssigt acceptabel, skal foretages ved hjælp af specifikke og kontrollerbare sikkerhedskriterier, hvor hvert kriterium udtrykkes ved et eksplicit og kvantificerbart niveau for sikkerhedsrisiko eller et andet mål i relation til sikkerhedsrisiko. c) En lufttrafiktjenesteudøver skal sørge for, at sikkerhedskriterierne: 1) er rimelige i forhold til den specifikke ændring, idet der tages hensyn til ændringens type; 2) når de er opfyldt, giver en forventning om, at funktionssystemet efter ændringen vil være lige så sikkert, som det var før ændringen, eller også skal lufttrafiktjenesteudøveren fremføre argumentation til støtte for: i) enhver midlertidig forringelse af sikkerheden vil blive opvejet af en fremtidig forbedring af sikkerheden; eller ii) enhver permanent forringelse af sikkerheden har andre gavnlige virkninger; 3) det samlet set sikres, at ændringen ikke skaber en uacceptabel risiko for sikkerheden i forbindelse med tjenesten; 4) den medvirker til at øge sikkerheden, så vidt dette er praktisk muligt.
ATC <i>Anm.: For Færøerne og Grønland gælder BL 6-02, der gennemfører bestemmelserne i forordning (EU) nr. 2015/340</i>	ATS.OR.215 Krav vedrørende certifikater og helbredsgodkendelser til flyveledere En lufttrafiktjenesteudøver skal sikre, at flyveledere er behørigt certificeret og er i besiddelse af en gyldig helbredsgodkendelse i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 2015/340.
	AFDELING 3 – SÆRLIGE KRAV VEDRØRENDE MENNESKELIGE FAKTORER I FORBINDELSE MED FLYVEKONTROLTJENESTEUDØVERE
ATC	ATS.OR.300 Anvendelsesområde I denne afdeling opstilles de betingelser, som skal opfyldes af flyvekontrolltjenesteudøveren med hensyn til menneskelig præstation, for at: a) forebygge og begrænse risikoen for, at flyvekontrolltjeneste udøves af flyveledere med problematisk brug af psykoaktive stoffer

	b) forebygge og begrænse de negative virkninger af stress på flyveledere for at garantere flyvesikkerheden i lufttrafikken c) forebygge og begrænse de negative virkninger af træthed på flyveledere for at garantere flyvesikkerheden i lufttrafikken.
ATC <i>Anm.: For Færøerne og Grønland gælder BL 6-02, der gennemfører bestemmelserne i forordning (EU) nr. 2015/340</i>	ATS.OR.305 Flyvekontrolltjenesteudøveres ansvar for så vidt angår flyvelederes problematiske brug af psykoaktive stoffer a) En flyvekontrolltjenesteudøver skal udarbejde og gennemføre en politik med tilhørende procedurer for at sikre, at problematisk brug af psykoaktive stoffer ikke påvirker udøvelse af flyvekontrolltjenesten. b) Uden at det berører bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF og den gældende nationale lovgivning om test af enkeltpersoner, skal flyvekontrolltjenesteudøveren udarbejde og gennemføre en objektiv, gennemsigtig og ikke-diskriminerende procedure for at afsløre tilfælde af flyvelederes problematiske brug af psykoaktive stoffer. I denne procedure skal der tages hensyn til bestemmelserne i punkt ATCO.A.015 i forordning (EU) nr. 2015/340. c) Den kompetente myndighed skal godkende den procedure, der er nævnt i litra b).
ATC	ATS.OR.320 Flyvelederes vagtordning(er) a) En flyvekontrolltjenesteudøver skal udarbejde, gennemføre og overvåge en vagtordning med henblik på at håndtere de risici, der er forbundet med arbejdsrelateret træthed hos flyveledere, gennem en sikker vekslen mellem tjeneste- og hvileperioder. I vagtordningen skal flyvekontrolltjenesteudøveren specificere følgende elementer: 1) største antal på hinanden følgende arbejdsdage med tjeneste; 2) største antal arbejdstimer pr. tjenesteperiode; 3) længste tidsperiode, hvor flyvekontrolltjeneste udøves uden pauser; 4) forholdet mellem tjenesteperioder og pauser, når flyvekontrolltjeneste udøves; 5) mindste antal hvileperioder; 6) største antal på hinanden følgende tjenesteperioder, der løber ind i nattetimerne, hvis det er relevant, afhængig af åbningstiden for den pågældende flyvekontrolenhed; 7) mindste hvileperiode efter en tjenesteperiode, der griber ind i natperioden; 8) mindste antal hvileperioder i løbet af en vagtordningscyklus. b) En flyvekontrolltjenesteudøver skal høre de flyveledere, der vil deltage i vagtordningen, eller i givet fald deres repræsentanter under udarbejdelsen og anvendelsen af denne, for at påvise og afbøde risici i forbindelse med træthed, som kan forårsages af selve vagtordningen.
	AFDELING 4 – KRAV TIL KOMMUNIKATION
ATC, FIS, AFIS	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.

ATC, FIS, AFIS	ATS.OR.405 Anvendelse og tilgængelighed af VHF-nødfrekvensen a) Som fastsat i artikel 3d 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 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 overlevelseshjælpstjenester og luftfartøjer, der medvirker i eftersøgnings- og redningsoperationer (6) at tilvejebringe en fælles VHF-kanal til kommunikation mellem civile luftfartøjer og interceptende luftfartøjer eller interceptkontrollenheder 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 indflyvningskontrollenheder, 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).
Anm.: Iht. BL 7-21 skal AFIS Vagar have etableret VHF-nødfrekvensen.	
FIS/FIC, AFIS	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).
ATC/ACC	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.
ATC/APP	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.
(a): ATC/TWR	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): ATC/TWR, AFIS	b) Hvis forholdene tilsiger det, skal lufttrafiktjenesteudøvere stille særskilte kommunikationskanaler til rådighed for kontrol med trafikken på manøvreområdet.
(a): ATC, FIS, AFIS	ATS.OR.430 Luftfartens faste tjeneste (jord til jord-kommunikation) – generelt a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at der anvendes direkte tale- og/eller datalink-kommunikation i jord til jord- kommunikation til lufttrafiktjenestemæssige formål.
(b): ATC	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.
(a)(1): FIS/FIC	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) indflyvningskontrolenheder; iii) kontrolltårne; iv) AFIS-enheder.
(a)(2): ATC/ACC	(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) indflyvningskontrolenheder; ii) kontrolltårne; iii) AFIS-enheder; iv) meldekontorer for lufttrafiktjeneste, hvis disse er oprettet særskilt.
(a)(3): ATC/APP	(3) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at en indflyvningskontrolenhed 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 kontrolltårne; 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 kontrolltårnet eller en AFIS-enhed foruden at være i forbindelse med flyveinformationscentralen, kontrolcentralen og indflyvningskontrolenheden

(a)(4): ATC/TWR, AFIS	som foreskrevet i nr. 1), 2) og 3) råder over faciliteter til kommunikation med det tilknyttede meldekantor for lufttrafiktjeneste, hvis det er oprettet særskilt.
(b)(1): ATC/ACC, FIS/FIC	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 luftfartstelekommunikationsstation, der betjener centralen; iv) relevante luftfartøjsoperatørers kontorer; v) redningscentraler eller, i mangel af en sådan central, enhver anden relevant beredskabstjeneste; vi) det internationale NOTAM-kantor, der betjener centralen. (2) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at indflyvningskontroltjenesten, kontroltårnet 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 luftfartstelekommunikationsstation, 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.
(b)(2): ATC/APP, ATC/TWR, AFIS	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.
(b)(3): ATC/ACC, FIS/FIC, ATC/APP, ATC/TWR, AFIS Anm. Til (b) (3): For Færøerne og Grønland gælder BL 7-1, i stedet for forordning (EU) nr. 923/2012 (c)(1), (c)(2), (c)(3), (c)(4) og (c)(5): ATC/ACC, FIS/FIC,	

ATC/APP, ATC/TWR, AFIS	(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.
(a): ATC/ACC, FIS/FIC (b): ATC/ACC (c): ATC/ACC, FIS/FIC (d): ATC, FIS, AFIS (e): ATC, FIS, AFIS (f): ATC, FIS, AFIS (g): ATC, FIS, AFIS	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 interception 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.
ATC/TWR, AFIS Fsva. AFIS, hvis foreskrevet af	ATS.OR.445 Kommunikation med henblik på kontrol eller styring af andre køretøjer end luftfartøjer på flyvepladsers manøvreområder

den kompetente myndighed, jf. punkt ATS. TR.305, litra f).	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).
ATC, FIS og AFIS hvis tjenesten udføres vha. radar eller andre ATS-overvågnings-systemer	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 rekorderes til brug for undersøgelser af havarier og hændelser, eftersøgnings- og redningsaktioner, samt evaluering af og uddannelse i lufttrafiktjenester og overvågningsystemer.
ATC, FIS, AFIS	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) rekordering 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.
ATC, FIS – fra 1. januar 2025	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, flyveinformationstjenestemedarbejderens 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
ATC, FIS, AFIS	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.
ATC/ACC, FIS/FIC	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.
ATC/APP	ATS.OR.510 Meteorologiske oplysninger for enheder, der udøver indflyvningskontrolltjeneste a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at enheder, der udøver indflyvningskontrolltjeneste, 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 indflyvningskontrolltjeneste, forsynes med aktuelle trykdata med henblik på indstilling af højdemålere for positioner angivet af den enhed, der udøver indflyvningskontrolltjenesten. d) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at enheder, der udøver indflyvningskontrolltjeneste 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 kontrolltårnet og/eller AFIS-enheden og i luftfartens meteorologiske station, hvis en sådan station findes. e) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at enheder, der udøver indflyvningskontrolltjeneste 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 kontrolltårnet og/eller AFIS-enheden og i luftfartens meteorologiske station, hvis en sådan station findes. f) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at enheder, der udøver indflyvningskontrolltjeneste 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 kontrolltårnet og/eller AFIS-enheden og i luftfartens meteorologiske station, hvis en sådan station findes. g) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at enheder, der udøver indflyvningskontrolltjeneste 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.

ATC/TWR, AFIS	ATS.OR.515 Meteorologiske oplysninger til kontrollårne og AFIS-enheder a) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontrollårne 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 kontrollårne og AFIS-enheder forsynes med aktuelle trykdata med henblik på indstilling af højdemålere for den pågældende flyveplads. c) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontrollårne 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 kontrollårne 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 kontrollårne 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 kontrollårnet og AFIS-enheder og i luftfartens meteorologiske station, hvis en sådan station findes. f) Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontrollårnet 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 kontrollårne, AFIS-enheder og/eller andre relevante enheder forsynes med flyvepladsvarsler i henhold til punkt MET.OR.215, litra b), i bilag V.
ATC/APP, ATC/TWR, AFIS	ATS.OR.520 Oplysninger om forholdene på flyvepladsen og tilhørende faciliteters operationelle status Lufttrafiktjenesteudøvere skal sikre, at kontrollårne, AFIS-enheder og enheder, der udøver indflyvningskontrolltjeneste, løbende holdes underrettet om forhold på 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.
ATC, FIS, AFIS	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.
ATC, FIS, AFIS	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.

	SUBPART B – TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF LUFTTRAFIKTJENESTER (ATS.TR)
	AFDELING 1 – GENERELLE KRAV
ATC, FIS, AFIS	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.
ATC, FIS, AFIS	ATS.TR.105 Lufttrafiktjenesters divisioner Lufttrafiktjenesterne skal omfatte de i det følgende fastlagte tjenester: a) flyvekontrolltjeneste 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) områdekонтролтjeneste: udøvelse af flyvekontrolltjeneste 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) indflyvningskontrolltjeneste: udøvelse af flyvekontrolltjeneste 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).
ATC, FIS, AFIS	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.
ATC, FIS, AFIS, dog undtaget kravet i litra b, nr. 10, idet de færøske og grønlandske AFIS-enheder også fremover kan bibeholde suffikset "AFIS".	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
ATC, FIS, AFIS	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.
ATC, FIS, AFIS	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.
ATC, FIS, jf. AIP Greenland og	ATS.TR.130 Bestemmelse af gennemgangsniveauet

AIP Faroe Islands	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.
ATC	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.
(a): ATC, FIS, AFIS (b): ATC/ACC, FIS/FIC (c): ATC, FIS/FIC (d): ATC, FIS, AFIS (e): ATC, FIS, AFIS (f): ATC, FIS, AFIS	ATS.TR.140 Tilrådighedsstillelse 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.
(a): ATC (b): ATC/TWR	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 indflyvningskontrollenheden 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.
ATC, FIS, AFIS	ATS.TR.150 Luftfartslys Lufttrafiktjenesteudøvere skal fastlægge procedurer for drift af luftfartslys, uanset om de befinder sig på eller i nærheden af en flyveplads.
ATC, FIS, AFIS hvis tjenesten udføres vha. radar eller andre ATS-overvågnings-systemer	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 flyvekontrolltjeneste 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 ATS-overvågningsoplysninger i forbindelse med udøvelse af lufttrafiktjenester, fastlægge procedurer for: (1) bestemmelse af luftfartøjers identifikation; (2) tilrådhedsstilling af positionsoplysninger til luftfartøjer; (3) kursdirigering af luftfartøjer; (4) tilrådhedsstilling af navigationsbistand til luftfartøjer; (5) tilrådhedsstilling 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;

<i>Anm. til (c) (8): For Færøerne og Grønland gælder for denne bestemmelse BL 7-1 i stedet for forordning (EU) nr. 923/2012</i>	(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.
ATC, FIS, AFIS	ATS.TR.160 Tilrådighedsstillelse af lufttrafiktjenester i forbindelse med prøveflyvninger 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 prøveflyvninger.
	AFDELING 2 – FLYVEKONTROLTJENESTE
ATC	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.
ATC	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 indflyvningskontrolenhed, når det er nødvendigt eller ønskeligt at oprette en særskilt enhed; (2) et kontroltårn 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 kontroltårn.
ATC	ATS.TR.210 Operation af flyvekontrolltjeneste a) For at udøve flyvekontrolltjeneste skal en flyvekontrolenhed: (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 flyvekontrolenheder 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.

*Anm. til (c) (1):
For Færøerne
og Grønland
gælder for
denne
bestemmelse BL
7-01 i stedet for
forordning (EU)
nr. 923/2012*

ATC	ATS.TR.215 Udvælgelse og meddelelse af adskillelsesminima med henblik på anvendelse af punkt ATS. TR.210, litra c) a) Udvælgelse 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 navigationshjælpe midler eller navigationsteknikker.
ATC	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.
ATC	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.
ATC	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 områdekontroltjeneste Ansvar for kontrollen med et luftfartøj skal overdrages fra en enhed, der udøver områdekontroltjeneste i et kontrolområde, til den enhed, der udøver områdekontroltjenesten i et tilstødende kontrolområde, på det tidspunkt hvor den fælles kontrolområdegrense passerer 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 områdekontroltjeneste, og en enhed, der udøver indflyvningskontroltjeneste, eller mellem to enheder, der udøver indflyvningskontroltjeneste

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 kontrollårn

i) Ankomende luftfartøjer — Ansvar for kontrollen med et ankomende luftfartøj skal i henhold til samarbejdsaftaler og driftshåndbøger, alt efter hvad der er relevant, overdrages fra den enhed, der udøver indflyvningskontrolltjeneste til kontrollårnet, 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 kontrollårnet 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.
ATC	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) Klarerings 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

<i>Anm. til (g) (1): For Færøerne og Grønland gælder for denne bestemmelse BL 7-14 i stedet for forordning (EU) nr. 923/2012</i>	(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 afgang 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 lufttrafiktjenesteudøveren. h) Koordination af klareringer En ATC-klarering skal koordineres mellem flyvekontroldenheder, 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 kontroldenheder, 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 lufttrafiktjenesteenheden, skal luftfartøjet tage kontakt til en efterfølgende flyvekontroldenhed for at modtage en downstream klarering, før overdragelsen af kontrollen finder sted. i) Luftfartøjer skal opretholde tovejskommunikation med den aktuelt kontrollerende flyvekontroldenhed, 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.
NIL	ATS.TR.237 Dynamisk rekonfigurering af U-space-luftrummet Flyvekontrolenheder skal: a) midlertidigt begrænse det område inden for det udpegede U-space-luftrum, hvor UAS-operationer kan finde sted, for at give plads til kortvarige ændringer i efterspørgslen efter bemandet trafik ved at justere U-space-luftrumets laterale og vertikale grænser; b) sikre, at de relevante udøvere af U-space-tjenester og i givet fald eneudøvere af fælles informationstjenester underrettes rettidigt og effektivt om aktivering, deaktivering og midlertidige begrænsninger af det udpegede U-space-luftrum.
ATC, AFIS <i>Anm.: Fsva. AFIS henvises til ATS-instruks 7, pkt. 6.1, jf. ATS.TR.305 f)</i>	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 kontrolltårnet 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 kontrolltårnets instrukser.
ATC/TWR, AFIS	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 på 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 på manøvreområdet.
ATC	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.
ATC/APP, ATC/TWR	ATS.TR.255 Operationer på parallelle eller næsten parallelle baner Udføres uafhængige eller afhængige instrumentindflyvningsoperationer til eller afgangsoperationer fra parallelle eller næsten parallelle baner, skal lufttrafiktjenesteudøveren fastlægge procedurer, som godkendes af den kompetente myndighed.
ATC/TWR	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.
ATC/TWR	ATS.TR.265 Styring af flyvepladstrafikken ved lav sigtbarhed a) Hvis der stilles krav om, at trafikken skal operere på 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) længdeadskillellesmetoden 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) Procedurerne for start og fortsættelse af operationer ved lav sigtbarhed skal fastlægges i overensstemmelse med punkt ATS.OR.110 og godkendes af den kompetente myndighed.

ATC/TWR	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
ATC, FIS, AFIS	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.
ATC, FIS, AFIS	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 stående vand af en anselig dybde; (6) oplysninger om ubemandede friballoner;

<i>Anm.: For Færøerne og Grønland gælder for denne bestemmelse BL 7-14, i stedet for forordning (EU) nr. 923/2012</i>	(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) Lufttrafiktjenesteenheder 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 lufttrafiktjenesteenheder. Transmissioner til luftfartøjer gentages med regelmæssige mellemrum og i et tidsrum, der fastlægges af den berørte lufttrafiktjenesteenhed. 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 visueflyvereglerne umulig. f) Hvis den kompetente myndighed foreskriver det, skal AFIS-enheden styre køretøjers og personers bevægelser på manøvreområdet i overensstemmelse med sættet eller delsættet af bestemmelser i punkt ATS.TR.240.
ATC, AFIS	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 lufttrafiktjenesternes VHF luft til jord-kommunikationskanaler. Hvis de stilles til rådighed, skal de omfatte en af følgende: (1) en udsendelse, der betjener ankommende luftfartøjer; (2) en udsendelse, der betjener afgående luftfartøjer; (3) en udsendelse, der betjener både ankommende og afgående luftfartøjer;

	(4) to udsendelser, der betjener henholdsvis ankommende og afgående luftfartøjer på de flyvepladser, hvis varigheden af en udsendelse, der betjener både ankommende og afgående 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 lufttrafiktjenesteenheder, 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.
ATC, AFIS	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.
ATC, AFIS	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 indflyvningskontrolltjeneste, kontrollårnet 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 indføje 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).

*Anm. til (a) (4):
For Færøerne
og Grønland
gælder for
denne
bestemmelse BL
7-14 i stedet for
forordning (EU)
nr. 923/2012*

	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.
ATC, FIS	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
ATC, FIS, AFIS	ATS.TR.400 Anvendelsesområde a) Lufttrafiktjenesteenhederne stiller alarmeringstjeneste til rådighed: (1) for alle luftfartøjer, til hvilke der ydes flyvekontrolltjeneste; (2) så vidt det er praktisk muligt, for alle andre luftfartøjer, der har afgivet flyveplan, eller som lufttrafiktjenesten 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 flyveinformationsregion 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 kontrolltårns 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 kontrolltårn, 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 kontrolltårnets 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.
ATC, FIS, AFIS	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 lufttrafiktjenesteenheden 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 lufttrafiktjenesteenheder 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.
ATC, FIS, AFIS	ATS.TR.410 Anvendelse af kommunikationsfaciliteter Lufttrafiktjenesteenheder 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.
ATC, FIS, AFIS	ATS.TR.415 Positionsbestemmelse af et luftfartøj i en nødsituation Når en nødsituation anses at foreligge, skal lufttrafiktjenesteenheden 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.
ATC/ACC, FIS/FIC	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.
ATC, FIS, AFIS	ATS.TR.425 Oplysninger til luftfartøjer, der opererer i nærheden af et luftfartøj, som er i en nødsituation a) Når en lufttrafiktjenesteenhed 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 lufttrafiktjenesteenhed ved eller formoder, at et luftfartøj er udsat for en ulovlig handling, må arten af nødsituationen ikke omtales i lufttrafiktjenesters 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.

	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
MET,	MET.OR.100 Meteorologiske data og oplysninger a) En udøver af meteorologiske tjenester skal give operatører, flyvebesætningsmedlemmer, lufttrafiktjenesteenheder, eftersøgnings- og redningsenheder, flyvepladsoperatører, organer, der efterforsker havarier og hændelser samt andre tjenesteudøvere og luftfartsenheder de meteorologiske oplysninger, som er nødvendige for, at de kan udføre deres respektive funktioner, og som fastlægges af den kompetente myndighed. b) En udøver af meteorologiske tjenester skal bekræfte det operationelt ønskelige nøjagtighedsniveau for de oplysninger, der videregives med henblik på drift, herunder kilden til disse oplysninger, samtidig med at det sikres, at de afgives rettidigt og om fornødent ajourføres.
MET,	MET.OR.105 Opbevaring af meteorologiske oplysninger a) En udøver af meteorologiske tjenester skal opbevare udstedte meteorologiske oplysninger i en periode på mindst 30 dage fra udstedelsesdatoen. b) Disse meteorologiske oplysninger stilles på anmodning til rådighed for undersøgelser eller efterforskning, og de skal til dette formål opbevares, indtil undersøgelsen eller efterforskningen er afsluttet.
MET,	MET.OR.110 Krav om udveksling af meteorologiske oplysninger En udøver af meteorologiske tjenester skal sørge for at have systemer og procedurer samt adgang til passende telekommunikationsfaciliteter med henblik på at: a) muliggøre udveksling af operationelle meteorologiske oplysninger med andre udøvere af meteorologiske tjenester b) give brugerne de nødvendige meteorologiske oplysninger rettidigt.
MET	MET.OR.115 Meteorologiske bulletiner Udøveren af meteorologiske tjenester med ansvar for det pågældende område skal stille meteorologiske bulletiner til rådighed for de relevante brugere.
MET	MET.OR.120 Underretning om uoverensstemmelser til world area forecast centres (WAFc) Udøvere af meteorologiske tjenester, der anvender WAFS SIGWX, skal øjeblikkeligt underrette WAFc, hvis der opdages eller indberettes 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.
	AFDELING 2 – SPECIFIKKE KRAV
	Kapitel 1 – Krav til luftfartens meteorologiske stationer

WXOBS	MET.OR.200 Meteorologiske meldinger og andre oplysninger a) En luftfartsmeteorologisk station skal udstede følgende: 1) lokale rutinemeldinger med faste tidsintervaller, kun til udbredelse på afgangsflyvepladsen; 2) lokale særmeldinger, kun til formidling på afgangsflyvepladsen; 3) METAR hver halve time på flyvepladser, der betjener internationale erhvervsmæssige lufttransportoperationer i ruteflyvning, til formidling ud over afgangsflyvepladsen. b) Uanset litra a), nr. 3) kan den luftfartsmeteorologiske station udstede METAR og SPECI hver time til formidling ud over oprindelsesflyvepladsen for flyvepladser, der ikke betjener internationale erhvervsmæssige lufttransportoperationer i ruteflyvning, som fastsat af den kompetente myndighed. c) En luftfartsmeteorologisk station skal oplyse lufttrafiktjenesteenheder og luftfartsinformationstjenesten på en flyveplads om ændringer i anvendelighedsstatus (serviceability status) af automatisk udstyr til bedømmelse af banesynsvidde. d) En luftfartsmeteorologisk station skal afgive melding til den tilknyttede lufttrafiktjenesteenhed, luftfartsinformationstjeneste og det meteorologiske overvågningskontor om tegn på vulkansk aktivitet, vulkansk udbrud eller vulkansk askesky. e) En luftfartsmeteorologisk station skal udarbejde en liste over kriterier for at give lokale særmeldinger i samråd med de relevante ATS-enheder, operatører og andre berørte parter.
WXOBS	MET.OR.205 Melding om meteorologiske elementer Luftfartens meteorologiske stationer skal rapportere om følgende: a) vindretning og -hastighed ved jorden; b) sigtbarhed; c) banesynsvidden, hvis relevant; d) det aktuelle vejr på flyvepladsen og dens nærhed; e) skyer; f) lufttemperatur og dugpunkttemperatur; g) lufttryk; h) supplerende oplysninger, når det er relevant. På flyvepladser, der ikke betjener internationale erhvervsmæssige lufttransportoperationer i ruteflyvning, må luftfartens meteorologiske stationer nøjes med at melde en undergruppe af disse meteorologiske elementer af relevans for de pågældende typer af flyvninger på flyvepladsen, såfremt dette er godkendt af den kompetente myndighed. Dette datasæt offentliggøres i luftfartsinformationspublikationen.
WXOBS	MET.OR.210 Observation af meteorologiske elementer Luftfartens meteorologiske station skal observere og/eller måle følgende: a) vindretning og -hastighed ved jorden; b) sigtbarhed; c) banesynsvidden, hvis relevant; d) det aktuelle vejr på flyvepladsen og dens nærhed; e) skyer; f) lufttemperatur og dugpunkttemperatur;

	g) lufttryk h) supplerende oplysninger, når det er relevant. På flyvepladser, der ikke betjener internationale erhvervsmæssige lufttransportoperationer i ruteflyvning, må luftfartens meteorologiske stationer nøjes med at observere og/eller måle en undergruppe af disse meteorologiske elementer af relevans for de pågældende typer af flyvninger på flyvepladsen, såfremt dette er godkendt af den kompetente myndighed. Dette datasæt offentliggøres i luftfartsinformationspublikationen.
	Kapitel 2 — Krav til flyvepladsens meteorologiske kontorer
MET	MET.OR.215 Udsigter og andre oplysninger Flyvepladsens meteorologiske kontor skal: a) udarbejde og/eller indhente udsigter og andre relevante meteorologiske oplysninger, der er nødvendige for udførelsen af sine respektive funktioner, til flyvninger, som det skal betjene, efter den kompetente myndigheds anvisninger; b) give udsigter og/eller varsler om lokale meteorologiske forhold på flyvepladser, som det har ansvaret for; c) løbende overvåge udsigter og varsler og om nødvendigt straks udstede ændringer og annullere alle tidligere udsendte udsigter af samme type for samme sted og samme gyldighedsperiode eller en del heraf; d) give briefing, konsultation og flyvedokumentation til flyvebesætningsmedlemmer og/eller andet operativt personale; e) give klimatologiske oplysninger; f) give sin tilknyttede lufttrafiktjenesteenhed, luftfartsinformationstjenesteenhed og det meteorologiske overvågningskontor modtagne oplysninger om tegn på vulkansk aktivitet, vulkansk udbrud eller vulkansk askesky; g) i relevante tilfælde give meteorologiske oplysninger til eftersøgnings- og redningsenheder og holde forbindelse til en eller flere eftersøgnings- og redningsenheder i en eftersøgnings- og redningsaktion; h) give meteorologiske oplysninger til relevante luftfartsinformationstjenesteenheder i det omfang, der er nødvendigt, for at de kan varetage deres funktioner; i) udarbejde og/eller indhente udsigter og andre relevante meteorologiske oplysninger, der er nødvendige for udførelsen af ATS-enhedernes funktioner i overensstemmelse med punkt MET.OR.242; j) give sin tilknyttede lufttrafiktjenesteenhed, luftfartsinformationstjenesteenhed og de meteorologiske overvågningskontorer modtagne oplysninger om udslip af radioaktive materialer i atmosfæren.
MET	MET.OR.220 Flyvepladsudsigter a) Flyvepladsens meteorologiske kontor skal udstede flyvepladsudsigter som TAF på et nærmere angivet tidspunkt. b) Ved udstedelsen af TAF skal flyvepladsens meteorologiske kontor sikre, at der ikke findes mere end én gyldig TAF på en flyveplads på et givet tidspunkt.
MET	MET.OR.225 Landingsudsigter a) Flyvepladsens meteorologiske kontor skal udarbejde landingsudsigter som fastsat af den kompetente myndighed. b) Denne udsigt for landing skal udstedes i form af en TREND-udsigt.

	c) Gyldighedsperioden for en TREND-udsigt skal være 2 timer fra tidspunktet for meldingen, som udgør en del af landingsudsigten.
MET	MET.OR.230 Startudsigter Flyvepladsens meteorologiske kontor skal: a) udarbejde startudsigter som fastsat af den kompetente myndighed; b) forsyne operatører og flyvebesætningsmedlemmer med udsigter for start efter anmodning inden 3 timer før det forventede starttidspunkt.
MET	MET.OR.235 Flyvepladsvarsler samt varsler og alarmeringer angående wind shear Flyvepladsens meteorologiske kontor skal: a) give oplysninger om flyvepladsvarsler b) udarbejde wind shear-varsler for flyvepladser, hvor wind shear betragtes som en faktor, i overensstemmelse med lokale ordninger, der aftales mellem den relevante ATS-enhed og de berørte operatører c) på flyvepladser, hvor wind shear konstateres via automatiseret, jordbaseret, telemålings- eller detektionsudstyr, udstede wind shear-varsler genereret af disse systemer d) annullere varsler, når betingelserne ikke længere forekommer og/eller ikke længere forventes at forekomme på flyvepladsen.
MET	MET.OR.240 Oplysninger, som er beregnet til operatøren eller flyvebesætningen Flyvepladsens meteorologiske kontor skal stille følgende til rådighed for operatører og flyvebesætningsmedlemmer: a) udsigter fra WAFS angående de elementer, der er angivet i punkt MET.OR.275, litra a), nr. 1) og 2); b) 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; c) flyvepladsudsigter for start; d) SIGMET og specielle luftrapporter af relevans for hele ruten; e) rådgivende oplysninger om vulkansk aske, tropiske cykloner og rumvejr af relevans for hele ruten; f) områdeudsigter for flyvninger i lav højde i kombination med udstedelse af en AIRMET , samt en AIRMET af relevans for hele ruten; g) flyvepladsvarsler for den lokale flyveplads; h) meteorologiske satellitbilleder; i) jordbaserede vejrradaroplysninger.
MET	MET.OR.242 Oplysninger, der skal gives til lufttrafiktjenesteenheder a) Flyvepladsens meteorologiske kontor skal om nødvendigt give det tilknyttede kontrolltårn og AFIS-enheden: 1) lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger, METAR, SPECI, 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 kontrolltårn 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 kontrolltårn eller den pågældende AFIS-enhed. b) Flyvepladsens meteorologiske kontor skal give den tilknyttede indflyvningskontrolenhed: 1) lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger, METAR, SPECI, TAF og TREND samt ændringer heraf; 2) SIGMET, AIRMET, varsler og alarmeringer angående wind shear samt relevante specielle luftrapporter og flyvepladsvarsler; 3) eventuelle yderligere meteorologiske oplysninger, der er aftalt lokalt; 4) modtagne oplysninger om en vulkansk askesky, for hvilken der ikke allerede er udstedt en SIGMET, efter aftale mellem flyvepladsens meteorologiske kontor og den pågældende indflyvningskontrolenhed; 5) modtagne oplysninger om tegn på vulkansk aktivitet og/eller et vulkansk udbrud efter aftale mellem flyvepladsens meteorologiske kontor og den pågældende indflyvningskontrolenhed.
	Kapitel 3 – Krav til flyvepladsens meteorologiske overvågningskontorer
MET	MET.OR.245 Meteorologisk overvågning og andre oplysninger Det meteorologiske overvågningskontor skal inden for sit ansvarsområde: a) opretholde en løbende overvågning af meteorologiske forhold, der påvirker flyveoperationer; 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; c) koordinere med udvalgte vulkanobservatorier for at sikre, at oplysninger om vulkansk aktivitet modtages effektivt og rettidigt; d) give sit tilknyttede VAAC modtagne oplysninger om tegn på vulkansk aktivitet, vulkansk udbrud og vulkansk askesky, for hvilken der ikke allerede er udstedt en SIGMET; e) give sine luftfartsinformationstjenesteenheder modtagne oplysninger om udslip af radioaktive materialer til atmosfæren i det område eller i tilstødende områder, for hvilke det har ansvar for overvågningen, og for hvilke der ikke allerede er udstedt en SIGMET; f) om nødvendigt give sin tilknyttede kontrolcentral og flyveinformationscentral (ACC/FIC) relevante: 1) METAR og SPECI, herunder aktuelle trykdata for flyvepladser og andre steder, TAF og TREND samt ændringer heraf; 2) udsigter for højdevind, temperaturer i det øvre lufrum og signifikante en-route-vejrphenomener samt ændringer heraf tillige med SIGMET, AIRMET og relevante specielle luftrapporter; 3) alle andre former for meteorologiske oplysninger, som ACC/FIC har brug for for at imødekomme anmodninger fra luftfartøjer under flyvning; 4) modtagne oplysninger om en vulkansk askesky, for hvilken der ikke allerede er udstedt en SIGMET, efter aftale mellem det meteorologiske overvågningskontor og ACC/FIC; 5) modtagne oplysninger om udslip af radioaktive stoffer i atmosfæren, efter aftale mellem det meteorologiske overvågningskontor og ACC/FIC;

	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. 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.
MET	MET.OR.250 SIGMET Et meteorologisk overvågningskontor skal: a) udstede 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.
MET	MET.OR.255 AIRMET Et meteorologisk overvågningskontor skal: a) udstede 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 AIRMET i kombination med områdeudsigter for flyvninger i lav højde; 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.
MET	MET.OR.260 Områdeudsigter for flyvninger i lav højde Et meteorologisk overvågningskontor skal sikre, a) i tilfælde af, at der udstedes AIRMET i kombination med områdeudsigter for flyvninger i lav højde i overensstemmelse med punkt MET.OR.255, litra a), at der udstedes områdeudsigter for flyvninger i lav højde hver 6. time med en gyldighedsperiode på 6 timer og formidles til de meteorologiske overvågningskontorer senest 1 time før deres gyldighedsperiodes begyndelse, b) hvis 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 en områdeudsigst for flyvninger i lav højde, som ikke udstedes i kombination med en AIRMET, skal udstedelseshyppigheden, formen og den fastsatte gyldighedsperiode for områdeudsigten for flyvninger i lav højde og kriterierne for ændringer dertil være som fastsat af den kompetente myndighed.
	Kapitel 4 — Krav til rådgivningscentre om vulkansk aske (VAAC)
MET	MET.OR.265 Rådgivningscenter om vulkansk aske — ansvarsområder Inden for sit ansvarsområde skal VAAC:

	a) ved et vulkanudbrud eller et forventet udbrud, eller når der rapporteres om vulkansk aske, udstedes rådgivende oplysninger om udstrækningen af og den forudsagte bevægelse af skyen af vulkansk aske. b) koordinere med udvalgte vulkanobservatorier for at sikre, at oplysninger om vulkansk aktivitet modtages effektivt og rettidigt; c) give de i litra a) nævnte rådgivende meteorologiske oplysninger mindst hver 6. time, indtil det tidspunkt, hvor den vulkanske askesky ikke længere kan påvises med satellitdata, hvor der ikke modtages flere meteorologiske meldinger om vulkansk aske fra området, og hvor der ikke meldes om yderligere vulkanudbrud, og d) opretholde døgnvagt.
	Kapitel 5 — Krav til rådgivningscentre om tropiske cykloner (TCAC)
MET	MET.OR.270 Rådgivningscenter om tropiske cykloner — ansvarsområder Inden for sit ansvarsområde skal TCAC udstede: a) rådgivende oplysninger om placeringen af cyklonens centrum, ændringer i intensitet på observationstidspunktet, dens bevægelsesretning og -hastighed, centralt tryk og største vindhastigheder nær cyklonens centrum. b) ajourførte rådgivende oplysninger til meteorologiske overvågningskontorer for hver tropisk cyklon, når det anses for nødvendigt, men mindst hver 6. time.
	Kapitel 6 — Krav til world area forecast centre (WAFC)
MET	MET.OR.275 World area forecast centre — ansvarsområder a) WAFC skal udstede: 1) globale udsigter i gridpunkt-form over: i) højdevind; ii) temperatur og luftfugtighed i det øvre lufttrum; iii) flyveniveaus geopotentielle højde; iv) tropopausens temperatur samt højde udtrykt i flyveniveau; v) retning, hastighed og flyveniveau for maksimal vind; vi) cumulonimbusskyer; vii) isdannelse; viii) turbulens; 2) globale udsigter over signifikante vejrfænomener (SIGWX), herunder vulkansk aktivitet og udslip af radioaktive materialer. b) WAFC skal sikre, at world area forecast-systemets produkter i digital form transmitteres ved hjælp af binære datakommunikationsteknikker.
	SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF METEOROLOGISKE TJENESTER (MET.TR)
	AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
MET	MET.TR.115 Meteorologiske bulletiner

	a) Meteorologiske bulletiner skal formidles ved hjælp af særlige datatyper og kodeformer, der passer til de oplysninger, som stilles til rådighed. b) Meteorologiske bulletiner, som omfatter operationelle meteorologiske oplysninger, formidles via kommunikationssystemer, der er hensigtsmæssige for de oplysninger, der stilles til rådighed og de tilsluttede brugere.
	AFDELING 2 — SPECIFIKKE KRAV
	Kapitel 1 — Tekniske krav til luftfartens meteorologiske stationer
WXOBS	MET.TR.200 Meteorologiske meldinger og andre oplysninger a) Lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger, METAR og SPECI skal indeholde følgende elementer i den angivne rækkefølge: Lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger, METAR og SPECI skal indeholde følgende elementer i den angivne rækkefølge: 1) angivelse af typen af melding; 2) beliggenhedsindikator; 3) observationstidspunkt; 4) angivelse af en automatiseret eller manglende rapport, hvis det er relevant; 5) vindretning og -hastighed ved jorden; 6) sigtbarhed; 7) banesynsvidde, når kriterierne for rapportering er opfyldt; 8) aktuelt vejr; 9) skymængde, skytype (udelukkende for cumulonimbus og optårnet cumulus) og skyhøjde eller vertikal sigtbarhed, hvis den måles; 10) lufttemperatur og dugpunkttemperatur; 11) QNH og, hvis det er relevant, i lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger, QFE; 12) supplerende oplysninger, når det er relevant. b) I lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger: 1) hvis vinden ved jorden observeres fra mere end ét sted langs banen, skal de steder, hvor disse værdier er repræsentative, angives; 2) når mere end én bane er i brug, og vinden ved jorden observeres ved disse baner, skal de disponible vindværdier angives for hver bane, og det skal meldes, for hvilke baner de angivne værdier gælder; 3) når der meldes om variationer fra middelvindretningen i overensstemmelse med punkt MET.TR.205, litra a), nr. 3), ii), B), skal de to yderste måleretninger for vindvariationen ved jorden meldes; 4) når der meldes om variationer fra middelvindhastigheden (vindstød) i henhold til punkt MET.TR.205, litra a), nr. 3), iii), skal de meldes som maksimal og minimal vindhastighed. c) METAR og SPECI 1) METAR og SPECI skal udstedes i overensstemmelse med modellen i tillæg 1

2) METAR skal indgives med henblik på transmission senest 5 minutter efter det faktiske observationstidspunkt.

d) Oplysninger om sigtbarhed, banesynsvidde, aktuelt vejr og skymængde, skytype og skybasens højde skal i alle vejrrapporter erstattes af »CAVOK«, når følgende betingelser er til stede samtidig på observationstidspunktet:

- 1) sigtbarhed: 10 km eller mere, og den laveste sigtbarhed ikke er rapporteret;
- 2) ingen sky af operationel betydning;
- 3) intet vejrlig af betydning for luftfart.

e) Listen over kriterier for at give lokale særmeldinger skal omfatte:

- 1) de værdier, som bedst svarer til de operationelle minima for de operatører, der bruger flyvepladsen;
- 2) de værdier, som opfylder ATS-enhedernes og operatørernes øvrige lokale krav;
- 3) en stigning i temperaturen på 2 °C eller derover i forhold til den temperatur, der er angivet i den seneste lokale melding, eller en alternativ tærskelværdi efter aftale mellem udøvere af meteorologiske tjenester, den relevante ATS-enhed og de berørte operatører;
- 4) de disponible supplerende oplysninger om forekomsten af signifikante meteorologiske forhold i indflyvnings- og stigningsområderne;
- 5) når der anvendes procedurer for støjbegrænsning, og variationen fra middelvindhastigheden ved jorden har ændret sig med 5 kt eller derover i forhold til den, der er angivet på tidspunktet for den seneste lokale melding, og middelhastigheden før og/eller efter ændringen er 15 kt eller derover;
- 6) når middelvindretningen ved jorden har ændret sig med 60° eller derover i forhold til den, som er angivet i den seneste melding, hvis middelhastigheden før og/eller efter ændringen er 10 kt eller derover;
- 7) når middelvindhastigheden ved jorden har ændret sig med 10 kt eller derover i forhold til den, der er angivet i den seneste lokale melding;
- 8) når variationen fra middelvindhastigheden ved jorden (vindstød) har ændret sig med 10 kt eller derover i forhold til den, der er angivet på tidspunktet for den seneste lokale melding, og middelhastigheden før og/eller efter ændringen er 15 kt eller derover;
- 9) når ethvert af følgende vejrfænomener indtræder, ophører eller ændrer intensitet:
 - i) isslag;
 - ii) moderat eller kraftig nedbør, herunder byger; og
- iii) tordenvejr med nedbør;
- 10) når ethvert af følgende vejrfænomener indtræder eller ophører:
 - i) rimtåge;
 - ii) tordenvejr uden nedbør;
- 11) når mængden af et skylag under 1 500 ft (450 m) ændres:
 - i) fra SCT (scattered) eller derunder til BKN (broken) eller OVC (overcast), eller
 - ii) fra BKN eller OVC til SCT eller derunder.

f) Når dette er aftalt mellem udøveren af meteorologiske tjenester og den kompetente myndighed, skal lokale særmeldinger og SPECI udstedes, når følgende ændringer forekommer:

- 1) når vinden ændrer sig gennem værdier af operationel betydning. Tærskelværdierne skal fastsættes af udøveren af meteorologiske tjenester i samråd med den relevante ATS-enhed og de berørte operatører og under hensyntagen til vindændringer, der:
 - i) kræver en ændring i en eller flere baner, der er i brug;
 - ii) tyder på, at banens medvinds- og tværvindskomponenter har ændret sig gennem værdier, der repræsenterer de vigtigste operationelle begrænsninger for typiske luftfartøjer, der opererer på flyvepladsen;

	2) når sigtbarheden forbedres og ændres til eller passerer gennem en eller flere af følgende værdier, eller når sigtbarheden forringes og passerer gennem en eller flere af følgende værdier: i) 800, 1 500 eller 3 000 m; ii) 5 000 m i tilfælde, hvor et betydeligt antal flyvninger opererer i overensstemmelse med visuelle flyveregler; 3) når banesynsvidden forbedres og ændres til eller passerer gennem en eller flere af følgende værdier, eller når banesynsvidden forringes og passerer gennem en eller flere af følgende værdier: 50, 175, 300, 550 eller 800 m 4) når ethvert af følgende vejrfænomener indtræder, ophører eller ændrer intensitet: i) støvstorm; ii) sandstorm; iii) skypumpe (tornado eller waterspout); 5) når ethvert af følgende vejrfænomener indtræder eller ophører: i) lavtdrivende/-fygende støv, sand eller sne; ii) højtdrivende/-fygende støv, sand eller sne; iii) vindbyge; 6) når højden af basen af det laveste skytag af BKN- eller OVC-udstrækning øges og ændres til eller passerer gennem en eller flere af følgende værdier, eller når højden af basen af det laveste skytag af BKN- eller OVC-udstrækning mindskes og passerer gennem en eller flere af følgende værdier: i) 100, 200, 500 eller 1 000 ft; ii) 1 500 ft i tilfælde, hvor et væsentligt antal flyvninger opererer i overensstemmelse med visuelle flyveregler; 7) når himlen er skjult, og den vertikale sigtbarhed forbedres og ændres til eller passerer gennem en eller flere af følgende værdier, eller når den vertikale sigtbarhed forringes og passerer gennem en eller flere af følgende værdier: 100, 200, 500 eller 1 000 ft; 8) øvrige kriterier på baggrund af lokale operationelle minima for flyvepladsen efter aftale mellem udøverne af meteorologiske tjenester og operatørerne.
WXOBS	MET.TR.205 Melding om meteorologiske elementer a) Vindretning og -hastighed ved jorden 1) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger, METAR og SPECI meldes vindretning og -hastighed henholdsvis i trin på 10 grader retvisende og 1 kt. 2) Enhver observeret værdi, som ikke passer til den anvendte skala, skal afrundes til nærmeste trin på skalaen. 3) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger, METAR og SPECI: i) skal de anvendte måleenheder for vindhastigheden angives; ii) skal variationer fra middelvindretningen inden for de seneste 10 minutter alt efter tilfældet meldes på en af følgende måder, hvis den samlede variation er 60° eller derover: A) når den samlede variation er 60° eller derover og mindre end 180°, og vindhastigheden er 3 kt eller derover, skal sådanne retningsbestemte variationer meldes som de to yderste måleretninger for vindvariationen ved jorden; B) når den samlede variation er 60° eller derover og mindre end 180°, og vindhastigheden er mindre end 3 kt, skal vindretningen meldes som variabel uden angivelse af middelvindretningen;

C) når den samlede variation er 180° eller derover, skal vindretningen meldes som variabel uden angivelse af middelvindretningen;

iii) variationer fra middelvindhastigheden (vindstød) inden for de seneste 10 minutter skal meldes, når den maksimale vindhastighed overstiger middelhastigheden med henholdsvis:

A) 5 kt eller derover i lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger, når der anvendes procedurer for støjbegrænsning;

B) 10 kt eller mere i øvrige tilfælde;

iv) når der meldes om en vindhastighed på mindre end 1 kt, skal den angives som vindstille;

v) når der meldes om en vindhastighed på 100 kt eller derover, skal den angives som mere end 99 kt;

vi) når der meldes variationer fra middelvindhastigheden (vindstød) i overensstemmelse med punkt MET.TR.205, litra a), skal vindhastighedens opnåede maksimalværdi meldes;

vii) når 10-minuttersperioden indeholder en markant diskontinuitet i vindretningen og/eller -hastigheden, skal der alene meldes om variationer fra middelvindretningen og middelvindhastigheden, som er forekommet siden diskontinuiteten.

b) Sigtbarhed

1) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger, METAR og SPECI 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.

2) Enhver observeret værdi, som ikke passer til den anvendte skala, skal nedrundes til nærmeste lavere trin på skalaen.

3) I lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger skal sigtbarheden langs banen eller banerne meldes tillige med de måleenheder, der anvendes til at angive sigtbarhed.

c) Banesynsvidde (RVR)

1) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger, METAR og SPECI skal RVR

i) indberettes løbende i perioder, hvor enten sigtbarheden eller banesynsvidden er mindre end 1 500 m;

ii) meldes i trin på 25 m, når sigtbarheden er lavere end 400 m; i trin på 50 m, når den er mellem 400 og 800 m; og i trin på 100 m, når den er mere end 800 m.

2) Enhver observeret værdi, som ikke passer til den anvendte skala, skal nedrundes til nærmeste lavere trin på skalaen.

3) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger, METAR og SPECI:

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 og SPECI 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 og SPECI efterfulgt af den minimale værdi, der kan fastslås af systemet.

4) I lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger:

i) skal de anvendte måleenheder angives;

ii) hvis RVR kun observeres fra ét sted langs banen, såsom sætningszonen, inkluderes den uden angivelse af stedet;

iii) hvis RVR observeres fra mere end ét sted langs banen, meldes den repræsentative værdi for sætningszonen først efterfulgt af de repræsentative værdier for midtpunktet og stoppunktet, og endvidere skal de steder, for hvilke disse værdier er repræsentative, angives;

iv) når mere end én bane er i brug, skal de disponible RVR-værdier meldes for hver bane, og det skal angives, for hvilke baner de angivne værdier gælder.

d) Aktuelle vejrfænomener

1) I lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger skal observerede aktuelle vejrfænomener meldes med hensyn til type og karakter og bestemmes nærmere med hensyn til intensitet, alt efter hvad der er relevant.

2) I METAR og SPECI skal observerede aktuelle vejrfænomener meldes med hensyn til type og karakter og bestemmes nærmere med hensyn til intensitet eller afstanden til flyvepladsen, alt efter hvad der er relevant.

3) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger, METAR og SPECI skal følgende aktuelle vejrfænomeners karakter om fornødent meldes ved hjælp af deres respektive forkortelser og relevante kriterier alt efter tilfældet:

i) Tordenvejr (TS)

Anvendes til at rapportere tordenvejr med nedbør. Når torden høres, eller lyn konstateres ved flyvepladsen i den 10-minuttersperiode, der går forud for observationstidspunktet, uden at der observeres nedbør på flyvepladsen, anvendes forkortelsen »TS« uden nærmere bestemmelse.

ii) Isning (FZ)

Underafkølede vanddråber eller isslag; anvendes i forbindelse med typer af aktuelle vejrfænomener i overensstemmelse med tillæg 1.

4) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger, METAR og SPECI:

i) skal en eller flere op til højst tre af de foreliggende meteorologiske forkortelser anvendes — om nødvendigt sammen med en angivelse af karakteren og intensiteten eller afstanden til flyvepladsen — for at give en fyldestgørende beskrivelse af det aktuelle vejr af flyveoperational betydning;

ii) skal en angivelse af intensiteten eller nærheden, alt efter hvad der er relevant, meldes først efterfulgt af henholdsvis karakteren og typen af vejrfænomenet;

iii) hvis to forskellige vejrtyper observeres, skal de meldes i to særskilte grupper, hvor intensitets- eller nærhedsindikatoren vedrører det vejrfænomen, som følger indikatoren. Men forskellige typer af nedbør, der forekommer på observationstidspunktet, meldes som en enkelt gruppe med den dominerende form for nedbør angivet først, og med én angivelse til nærmere bestemmelse af intensiteten, der henviser til intensiteten af den samlede nedbør.

e) Skyer

1) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger, METAR og SPECI skal højden af skybasen meldes i trin på 100 ft op til 10 000 ft og i trin på 1 000 ft over 10 000 ft.

2) Enhver observeret værdi, som ikke passer til den anvendte skala, skal nedrundes til nærmeste lavere trin på skalaen.

3) I lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger:

i) skal de anvendte måleenheder for højden af skybasen og den vertikale sigtbarhed angives;

ii) når mere end én bane er i brug, og højden af skybaserne observeres med instrumenter for disse baner, skal de disponible højder for skybaser meldes for hver bane, og det skal angives, for hvilke baner de angivne værdier gælder.

f) Lufttemperatur og dugpunkttemperatur

1) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger, METAR og SPECI skal lufttemperatur og dugpunkttemperatur meldes i trin på hele grader celsius.

2) Enhver observeret værdi, som ikke passer til den anvendte skala, skal afrundes til nærmeste hele grader celsius, idet observerede værdier som f.eks. 0,5 grader rundes op til den næste højere hele grad celsius.

3) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger og METAR skal det angives, hvis temperaturen er under 0 °C.

g) Lufttryk

	1) I lokale rutinemeldinger, lokale særmeldinger, METAR og SPECI skal QNH og QFE beregnes i tiendedele hektopascal og meldes i trin på hele hektopascal med fire cifre. 2) Enhver observeret værdi, som ikke passer til den anvendte skala, skal nedrundes til nærmeste lavere hektopascal. 3) I lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger: i) skal QNH medtages ii) skal QFE medtages regelmæssigt, hvis brugerne har behov for det, eller det er aftalt lokalt mellem udøveren af meteorologiske tjenester, ATS-enheden og de berørte operatører iii) skal de anvendte måleenheder for QNH- og QFE-værdierne angives iv) hvis QFE-værdier er påkrævet for mere end én bane, skal de påkrævede QFE-værdier meldes for hver bane, og det skal angives, for hvilke baner de angivne værdier gælder. 4) I METAR og SPECI skal der alene angives QNH-værdier.
WXOBS	MET.TR.210 Observation af meteorologiske elementer Følgende meteorologiske elementer skal observeres og/eller måles med en nærmere angivet nøjagtighed og formidles af et automatisk eller halvautomatisk meteorologisk observationssystem. a) Vindretning og -hastighed ved jorden Middelvindretning og middelvindhastigheden ved jorden skal måles, tillige med væsentlige variationer i vindretningen og -hastigheden (vindstød), og de meldes i henholdsvis grader retvisende og kt. 1) Placering af målestationer Det meteorologiske instrument, der anvendes til at måle vindretning og -hastighed ved jorden, skal være placeret på en sådan måde, at der frembringes repræsentative data for det område, for hvilket målingerne er påkrævet. 2) Skærm I den meteorologiske station skal der forefindes skærme, som for hver sensor viser målinger af vinden ved jorden. Skærmene i den meteorologiske station og i lufttrafiktjenesteenhederne skal vise målinger fra samme sensorer, og hvis særskilte sensorer er påkrævet, skal skærmene være tydeligt mærket med en angivelse af banen og det afsnit af banen, som overvåges af hver sensor. 3) Midling Midlingsperioden for observation af vinden ved jorden skal være: i) 2 minutter for lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger og for vindmålingsskærme i ATS-enheder; ii) 10 minutter for METAR og SPECI, undtagen når en markant diskontinuitet i vindretningen og/eller -hastigheden forekommer i løbet af 10-minuttersperioden; midlingsværdier beregnes da alene ud fra data, som er målt efter diskontinuiteten, og derfor skal tidsintervallet i disse tilfælde reduceres tilsvarende. b) Sigtbarhed 1) Sigtbarheden skal måles eller observeres og meldes i meter eller kilometer. 2) Placering af målestationer Det meteorologiske instrument, der anvendes til at måle sigtbarheden, skal være placeret på en sådan måde, at der frembringes repræsentative data for det område, for hvilket målingerne er påkrævet. 3) Skærme Når instrumentbaserede systemer anvendes til måling af sigtbarheden, skal der i den luftfartsmeteorologiske station forefindes skærme, som for hver sensor viser målinger af sigtbarheden. Skærmene i den luftfartsmeteorologiske station og i ATS-enhederne skal vise målinger fra samme sensorer, og hvis særskilte sensorer er påkrævet, skal skærmene være tydeligt mærket med en angivelse af det område, som overvåges af hver sensor.

4) Midling

Midlingsperioden skal være 10 minutter for METAR, undtagen når der i den 10-minuttersperiode, der ligger middelbart forud for observationen, er forekommet en markant diskontinuitet i sigtbarheden; midlingsværdier beregnes da alene ud fra de værdier, som er målt efter diskontinuiteten.

c) Banesynsvidde (RVR)

1) RVR skal rapporteres i meter.

2) Placering af målestationer

Det meteorologiske instrument, der anvendes til at vurdere RVR, skal være placeret på en sådan måde, at der frembringes repræsentative data for det område, for hvilket observationerne er påkrævet.

3) Instrumentbaserede systemer

Instrumentbaserede systemer af typen transmissometer-system eller »forward-scatter«-system skal anvendes til at vurdere RVR på baner, der er beregnet til instrumentindflyvnings- og instrumentlandingsoperationer i kategori II og III — og instrumentindflyvnings- og instrumentlandingsoperationer i kategori I, hvis dette fastsættes af den kompetente myndighed.

4) Skærm

Hvis RVR bestemmes med instrumenterede systemer, skal en eller om nødvendigt flere skærme forefindes i den luftfartsmeteorologiske station. Skærmene i den luftfartsmeteorologiske station og i ATS-enhederne skal vise målinger fra samme sensorer, og hvis særskilte sensorer er påkrævet, skal skærmene være tydeligt mærket med en angivelse af banen og det afsnit af banen, som overvåges af hver sensor.

5) Midling

i) Anvendes instrumenterede systemer til at vurdere RVR, skal deres uddata ajourføres mindst for hver 60 sekunder for at gøre det muligt at frembringe aktuelle, repræsentative værdier.

ii) Midlingsperioden for RVR-værdier skal være:

A) 1 minut for lokale rutinemeldinger og lokale særmeldinger og for RVR-skærme i ATS-enheder;

B) 10 minutter for METAR og SPECI, undtagen når der i den 10-minuttersperiode, der ligger middelbart forud for observationen, er forekommet en markant diskontinuitet i RVR-værdier; midlingsværdier beregnes da alene ud fra de værdier, som er målt efter diskontinuiteten.

d) Aktuelle vejrfænomener

1) Meldingen skal som et minimum omfatte følgende aktuelle vejrfænomener: regn, finregn, sne og isslag, herunder intensiteten heraf, tordis, tågedis, tåge, rimtåge og tordenvejr, herunder tordenvejr i dens nærhed.

2) Placering af målestationer Det meteorologiske instrument, der anvendes til at måle det aktuelle vejr ved flyvepladsen og dens nærhed heraf, skal være placeret på en sådan måde, at der frembringes repræsentative data for det område, for hvilket målingerne er påkrævet.

e) Skyer

1) Skymængde, skytype og skybasens højde skal observeres og om nødvendigt meldes for at beskrive skyer af operationel betydning. Når himlen er skjult, skal den vertikale sigtbarhed observeres og meldes, hvis den måles, i stedet for skymængde, skytype og skybasens højde. Højden af skybasen og den vertikale sigtbarhed skal meldes i ft.

2) Placering af målestationer

Det meteorologiske instrument, der anvendes til at måle skymængde og -højde, skal være placeret på en sådan måde, at der frembringes repræsentative data for det område, for hvilket målingerne er påkrævet.

3) Skærm

	Når der anvendes automatiseret udstyr til måling af højden af skybasen, skal mindst én skærm forefindes i den luftfartsmeteorologiske station. Skærmene i den luftfartsmeteorologiske station og i ATS-enhederne skal vise målinger fra samme sensorer, og hvis særskilte sensorer er påkrævet, skal skærmene være tydeligt mærket med en angivelse af det område, som overvåges af hver sensor. 4) Referenceniveau i) Højden af skybasen skal meldes udtrykt i højde over flyvepladsniveauet. ii) Når en præcisionsindflyvningsbane er i brug, for hvilken tærskelhøjden ligger 50 ft (15 m) eller mere under flyvepladsniveauet, skal der indføres lokale ordninger således, at den højde af skybaserne, som meldes til ankomende luftfartøjer, udtrykkes i forhold til tærskelhøjden. iii) For meldinger fra offshoreanlæg skal højden af skybasen over havets middelvandstand angives. f) Lufttemperatur og dugpunkttemperatur 1) Lufttemperaturen og dugpunkttemperaturen skal måles, vises og meldes i grader celsius. 2) Når der anvendes automatiseret udstyr til måling af lufttemperatur og dugpunkttemperatur, skal skærmene forefindes i den luftfartsmeteorologiske station. Skærmene i den luftfartsmeteorologiske station og i ATS-enhederne skal vise målinger fra samme sensorer. g) Lufttryk 1) Lufttrykket skal måles, og QNH- og QFE-værdier skal beregnes og meldes i hektopascal. 2) Skærm i) Når der anvendes automatiseret udstyr til måling af lufttryk, skal QNH- og, hvis det kræves i henhold til MET.TR.205, litra g), nr. 3) ii), QFE-skærme, der viser barometermålinger, forefindes i den luftfartsmeteorologiske station, og tilsvarende skærme skal forefindes i de relevante ATS-enheder. ii) Viser QFE-værdier for mere end én bane, skal skærmene være tydeligt mærket med en angivelse af den bane, for hvilken den viste QFE-værdi gælder. 3) Referenceniveau Der skal anvendes en referenceværdi for beregningen af QFE.
	Kapitel 2 – Tekniske krav til flyvepladsens meteorologiske kontorer
MET	MET.TR.215 Udsigter og andre oplysninger a) Meteorologiske oplysninger til operatører og flyvebesætningsmedlemmer skal: 1) gælde for flyvningen med hensyn til tidspunkt, højde og geografisk udstrækning; 2) vedrøre passende faste tidspunkter eller tidsperioder; 3) gælde frem til destinationsflyvepladsen og omfatte de meteorologiske forhold, som forventes mellem destinationsflyvepladsen og alternative flyvepladser, der er udpeget af operatøren; 4) være ajourført. b) Meteorologiske oplysninger, der gives til redningscentraler, skal omfatte de meteorologiske forhold på et bortkommet luftfartøjs seneste, kendte position og langs den påtænkte rute for det pågældende luftfartøj med særlig vægt på elementer, som ikke udsendes rutinemæssigt. c) Meteorologiske oplysninger, der gives til luftfartsinformationstjenesteenheder, skal omfatte: 1) oplysninger om den meteorologiske tjeneste, der er beregnet til optagelse i den eller de pågældende luftfartsinformationspublikationer (AIP); 2) oplysninger, der er nødvendige for at udarbejde NOTAM eller ASHTAM; 3) oplysninger, der er nødvendige for at udarbejde AIC. d) Meteorologiske oplysninger, der indgår i flyvedokumentation, skal repræsenteres som følger:

	1) vinde på kort skal afbildes med pile med faner og trekanten i et tilstrækkeligt fintmasket net; 2) temperaturer skal afbildes med tal i et tilstrækkeligt fintmasket net; 3) vind- og temperaturdata, som udvælges blandt de datasæt, der modtages fra World Area Forecast Centres, skal afbildes i et tilstrækkeligt fintmasket net af breddegrader/længdegrader; 4) vindpile skal have forrang over temperaturer og kortets baggrund; 5) højdeangivelser i relation til en-route-meteorologiske forhold skal udtrykkes på en egnet måde i forhold til situationen, eksempelvis i flyveniveauer, tryk, højde over havet eller højde over jorden, og alle angivelser i relation til meteorologiske forhold på flyvepladsen skal udtrykkes i højde over flyvepladsniveauet. e) Flyvedokumentation skal omfatte: 1) udsigter for højdevind og temperatur i det øvre luftrum; 2) SIGWX-fænomener; 3) METAR, eller SPECI når sådanne udstedes, for afgang- og destinationsflyvepladser tillige med start alternative flyvepladser, en-route alternative flyvepladser og ankomst alternative flyvepladser; 4) TAF eller ændrede TAF for afgang- og destinationsflyvepladser tillige med start alternative flyvepladser, en-route alternative flyvepladser og ankomst alternative flyvepladser; 5) en SIGMET, og en AIRMET når en sådan udstedes, og hensigtsmæssige specielle luftrapporter af relevans for hele ruten; 6) rådgivende oplysninger om vulkansk aske, tropiske cykloner og rumvejr af relevans for hele ruten. f) Kort, der genereres via digitale udsigter, for faste dækningsområder skal stilles til rådighed, alt efter operatørernes behov, som vist i tillæg 2. 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). h) Udsigterne for højdevind og temperatur i det øvre luftrum samt SIGWX-fænomener over flyveniveau 100 skal leveres, så snart de står til rådighed, dog senest 3 timer før afgang. i) Aeronautiske klimatologiske oplysninger skal udarbejdes i form af klimatologiske tabeller og resuméer for en flyveplads.
MET	MET.TR.220 Flyvepladsudsigter a) Flyvepladsudsigter og ændringer heraf skal udstedes som en TAF og skal indeholde følgende oplysninger i den angivne rækkefølge: 1) angivelse af, hvilken type udsigt, der er tale om; 2) beliggenhedsindikator; 3) tidspunkt for udstedelse af udsigten; 4) angivelse af en manglende udsigt, hvis det er relevant; 5) dato og gyldighedsperiode for udsigten; 6) angivelse af en annulleret udsigt, hvis det er relevant; 7) vind ved jorden; 8) sigtbarhed; 9) vejrforhold;

10) skyer;

11) forventede signifikante ændringer af et eller flere af disse elementer i løbet af gyldighedsperioden.

b) TAF skal udstedes i overensstemmelse med modellen i tillæg 3.

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.

d) TAF skal indgives med henblik på transmission tidligst 1 time før dens gyldighedsperiode indledes.

e) 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.

f) TAF skal indeholde følgende meteorologiske elementer:

1) Vind ved jorden

i) Den forventede fremherskende vindretning skal angives i udsigter for vinden ved jorden.

ii) Når det ikke er muligt at forudsige en fremherskende vindretning ved jorden på grund af dens forventede variationer, skal den forudsagte vindretning angives som variabel ved hjælp af »VRB«.

iii) Når vindhastigheden forudsiges at være lavere end 1 kt, skal den forudsagte vindhastighed angives som vindstille.

iv) Når den forudsagte maksimale hastighed overstiger den forudsagte middelvindhastighed med 10 kt eller derover, skal den forudsagte maksimale vindhastighed angives.

v) Når vindhastigheden forudsiges at nå 100 kt eller derover, skal den angives som mere end 99 kt.

2) Sigtbarhed

i) Når sigtbarheden forudsiges at være lavere end 800 m, skal den angives i trin på 50 m; når den forudsiges at være på 800 m eller derover, men lavere end 5 km, skal den angives i trin på 100 m; når den forudsiges at være på 5 km eller derover, men lavere end 10 km, skal den angives i trin på 1 km; og når den forudsiges at være 10 km eller derover, skal den angives som 10 km, medmindre betingelserne for CAVOK vil være til stede ifølge udsigten. Den fremherskende sigtbarhed skal indgå i udsigten.

ii) Når sigtbarheden forudsiges at variere alt efter retningen, og det ikke er muligt at forudsige den fremherskende sigtbarhed, skal den laveste forudsagte sigtbarhed angives.

3) Vejrphenomener

i) En eller flere, op til højst tre af de følgende vejrphenomener eller kombinationer heraf, sammen med en angivelse af karakteren og i givet fald intensiteten heraf, skal indgå i udsigten, hvis de forventes at forekomme på flyvepladsen:

A) isslag;

B) rimtåge;

C) moderat eller kraftig nedbør (herunder byger);

D) lavt drivende/-fygende støv, sand eller sne;

E) højt drivende/-fygende støv, sand eller sne;

F) støvstorm;

G) sandstorm;

H) tordenvejr (med eller uden nedbør);

I) vindbyge;

J) skypumpe (tornado eller waterspout);

K) andre vejrfænomener efter aftale mellem flyvepladsens meteorologiske kontor og de berørte ATS-enheder og operatører.

ii) Det skal med forkortelsen »NSW« angives, hvornår disse fænomener ikke længere forventes at forekomme.

4) Sky

i) Den forventede skymængde skal indgå i udsigten med forkortelserne »FEW«, »SCT«, »BKN« eller »OVC« alt efter tilfældet. Når det forventes, at himlen vil forblive eller blive skjult, og der ikke kan gives en udsigt for skyer, og flyvepladsen råder over oplysninger om vertikal sigtbarhed, skal den vertikale sigtbarhed indgå i udsigten med »VV« efterfulgt af den forudsagte værdi for den vertikale sigtbarhed.

ii) Når flere skylag eller skymasser angives i udsigten, skal antallet heraf og højden af basen indgå i følgende rækkefølge:

A) nederste lag eller masse uanset mængde skal angives i udsigten som FEW, SCT, BKN eller OVC alt efter tilfældet;

B) næstfølgende lag eller masse, der dækker mere end 2/8, skal angives i udsigten som SCT, BKN eller OVC alt efter tilfældet;

C) næstfølgende, højereliggende lag eller masse, der dækker mere end 4/8, skal angives i udsigten som BKN eller OVC alt efter tilfældet;

D) cumulonimbus og/eller optårnet cumulus skyer, når disse forventes ifølge udsigten, men ikke allerede er angivet under litra A)-C).

iii) Oplysninger om skyer skal begrænses til skyer af operationel betydning; når der ikke ifølge udsigten forventes skyer af operationel betydning, og »CAVOK« ikke er til stede, skal forkortelsen »NSC« anvendes.

g) Anvendelse af ændringsgrupper

1) De anvendte kriterier for at medtage ændringsgrupper i TAF eller i ændringer af TAF skal være baseret på et af følgende vejrfænomener, eller kombinationer heraf, der ifølge udsigten forventes at ville indtræffe, ophøre eller ændre intensitet:

i) rimtåge;

ii) isslag;

iii) moderat eller kraftig nedbør (herunder byger);

iv) tordenvejr;

v) støvstorm;

vi) sandstorm.

2) Hvis der er behov for at angive en ændring i et eller flere af de elementer, der er nævnt i litra a), skal ændringsindikatorerne »BECMG« eller »TEMPO« anvendes efterfulgt af den tidsperiode, hvori ændringen forventes at forekomme. Tidsperioden skal angives som begyndelsen og slutningen af perioden i hele timer (UTC). Efter en ændringsindikator angives udelukkende elementer, for hvilke der forventes en signifikant ændring. Men i tilfælde af signifikante ændringer for skyers vedkommende angives alle skygrupper og herunder skylag eller skymasser, der ikke forventes at ændre sig.

3) Indikatoren for ændring »BECMG« og den tilknyttede tidsgruppe skal anvendes til at beskrive ændringer, hvor de meteorologiske forhold forventes at nå eller passere gennem specificerede tærskelværdier i et jævnt eller ujævnt tempo og på et ikke nærmere angivet tidspunkt i løbet af tidsperioden. Tidsperioden må ikke overstige 4 timer.

4) Indikatoren for ændring »TEMPO« og den tilknyttede tidsgruppe skal anvendes til at beskrive forventede hyppigt eller sjældent forekommende, midlertidige fluktuationer i de meteorologiske forhold, som når eller passerer nærmere angivne tærskelværdier, varer i en periode på mindre end 1 time i hvert enkelt tilfælde og samlet set dækker under halvdelen af den periode, i hvilken fluktuationerne forventes at forekomme. Forventes den midlertidige fluktuation at vare 1 time

	eller længere, skal ændringsgruppen »BECMG« anvendes i overensstemmelse med ovennævnte nr. 3), eller også bør gyldighedsperioden opdeles i henhold til nr. 5). 5) Når et sæt fremherskende meteorologiske forhold forventes at ændre sig væsentligt og mere eller mindre fuldstændigt til et andet sæt, skal gyldighedsperioden opdeles i adskilte perioder med forkortelsen »FM« umiddelbart efterfulgt af en tidsgruppe på seks cifre, dage, timer og minutter (UTC) til angivelse af det tidspunkt, hvor ændringen forventes at indtræffe. Den opdelte periode efter forkortelsen »FM« skal stå for sig, og alle forudsagte vejrforhold, der er angivet før forkortelsen, afløses af de forhold, der angives efter forkortelsen. h) Sandsynligheden for, at en alternativ værdi af et eller flere forudsagte elementer forekommer, skal angives, når: 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. Dette skal i TAF angives ved hjælp af forkortelsen »PROB« efterfulgt af den procentvis sandsynlighed angivet i hele ti'ere, og i det tilfælde, der nævnes i nr. 1), den tidsperiode, hvori værdier forventes at gælde, eller i det tilfælde, der nævnes i nr. 2), ved at anvende forkortelsen »PROB« efterfulgt af den procentvis sandsynlighed angivet i hele ti'ere, indikatoren »TEMPO« og den tilknyttede tidsgruppe.
MET	MET.TR.225 Landingsudsigter a) TREND-udsigter skal udstedes i overensstemmelse med tillæg 1. b) De enheder og skalaer, der anvendes i TREND-udsigten, skal være de samme som dem, der anvendes i den melding, den er vedlagt. c) TREND-udsigten skal angive signifikante ændringer med hensyn til et eller flere af elementerne: vind ved jorden, sigtbarhed, vejrphenomener og skyer. Der angives udelukkende elementer, for hvilke der forventes en signifikant ændring. Men i tilfælde af signifikante ændringer for skyers vedkommende angives alle skygrupper og herunder skylag eller skymasser, der ikke forventes at ændre sig. I tilfælde af en signifikant ændring af sigtbarheden angives endvidere det fænomen, der forårsager begrænsningen af sigtbarheden. Når ingen ændring forventes at forekomme, skal dette angives med udtrykket »NOSIG«. 1) Vind ved jorden I TREND-udsigten angives ændringer i vinden ved jorden, som indebærer: i) en ændring i middelvindretningen på 60° eller derover, forudsat at middelhastigheden før og/eller efter ændringen er 10 kt eller derover, ii) en ændring i middelvindhastigheden på 10 kt eller derover, iii) ændringer i vinden gennem værdier af operationel betydning. 2) Sigthbarhed i) Når sigthbarheden forventes at tiltage og ændres til eller passere gennem en eller flere af følgende værdier, eller når sigthbarheden forventes at aftage og passere gennem en eller flere af følgende værdier: 150, 350, 600, 800, 1 500 eller 3 000 m, skal ændringen angives i TREND-udsigten. ii) Når et væsentligt antal flyvninger foretages i overensstemmelse med visuelle flyveregler, skal udsigten desuden angive, hvis sigthbarheden ændres til eller passerer gennem 5 000 m. iii) I TREND-udsigter, som vedlægges METAR og SPECI, skal sigthbarheden angive den forudsagte fremherskende sigthbarhed. 3) Vejrphenomener i) I TREND-udsigten angives den forventede indtræden og det forventede ophør eller den forventede ændring i intensiteten af følgende vejrphenomener eller kombinationer heraf: A) isslag

- B) moderat eller kraftig nedbør, herunder byger
- C) tordenvejr med nedbør
- D) støvstorm
- E) sandstorm
- F) andre vejrphenomener efter aftale mellem flyvepladsens meteorologiske kontor og de berørte ATS- enheder og operatører.

ii) I TREND-udsigten angives den forventede indtræden eller det forventede ophør af følgende vejrphenomener eller kombinationer heraf:

- A) rimtåge
- B) lavtdrivende/-fygende støv, sand eller sne
- C) højtdrivende/-fygende støv, sand eller sne
- D) tordenvejr (uden nedbør)
- E) vindbyge
- F) skypumpe (tornado eller waterspout).

iii) Det samlede antal meldte phenomener i henhold til nr. i) og ii) må ikke overstige tre.

iv) Det skal med forkortelsen »NSW« angives, hvornår disse vejrphenomener ikke længere forventes at forekomme.

4) Skyer

i) Når højden af basen af et skytag af BKN- eller OVC-udstrækning forventes at tiltage og ændres til eller passere gennem en eller flere af følgende værdier, eller når højden af basen af et skytag af BKN- eller OVC- udstrækning forventes at aftage og passere gennem en eller flere af følgende værdier: 100, 200, 500, 1 000 og 1 500 ft (30, 60, 150, 300 og 450 m), skal ændringen angives i TREND-udsigten.

ii) Når højden af basen af et skytag er under eller forventes at komme under henholdsvis øges til over 1 500 ft (450 m), skal TREND-udsigten også angive ændringer i skymængden fra FEW eller SCT tiltagende til BKN eller OVC eller ændringer fra BKN eller OVC aftagende til FEW eller SCT.

iii) Når der ikke forventes skyer af operationel betydning, og »CAVOK« ikke er til stede, skal forkortelsen »NSC« anvendes.

5) Vertikal sigtbarhed

Når det forventes, at himlen vil forblive eller blive skjult, og flyvepladsen råder over oplysninger om vertikal sigtbarhed, og den vertikale sigtbarhed forventes at tiltage og ændres til eller passere gennem en eller flere af følgende værdier, eller når den vertikale sigtbarhed forventes at aftage og passere gennem en eller flere af følgende værdier: 100, 200, 500 eller 1 000 ft (30, 60, 150 eller 300 m), skal ændringen angives i TREND- udsigten.

6) Supplerende kriterier

Flyvepladsens meteorologiske kontor og brugerne kan aftale at anvende supplerende kriterier på grundlag af lokale operationelle minima for flyvepladsen.

7) Anvendelse af ændringsgrupper

i) Når en ændring forventes at forekomme, skal TREND-udsigten indledes med en af indikatorerne for ændring »BECMG« eller »TEMPO«.

ii) Ændringsindikatoren »BECMG« skal anvendes til at beskrive ændringer i forudsigelsen, hvor de meteorologiske forhold forventes at nå eller passere gennem nærmere angivne værdier i et jævnt eller ujævnt tempo. Den periode eller det tidspunkt, hvor ændringen forudsiges at forekomme, skal angives med forkortelserne »FM«, »TL« eller »AT«, alt efter tilfældet, efterfulgt af en tidsgruppe angivet i timer og minutter.

iii) Ændringsindikatoren »TEMPO« skal anvendes til at beskrive forudsagte tidsrelaterede fluktuationer i de meteorologiske forhold, som når eller passerer nærmere angivne værdier,

	varer i en periode på mindre end 1 time i hvert enkelt tilfælde og samlet set dækker under halvdelen af den periode, i hvilken fluktuationerne forudsiges at ville forekomme. Den periode eller det tidspunkt, hvor ændringen forudsiges at ville forekomme, skal angives med forkortelserne »FM« og/eller »TL«, alt efter tilfældet, efterfulgt af en tidsgruppe angivet i timer og minutter. 8) Anvendelse af sandsynlighedsindikatoren Indikatoren »PROB« må ikke anvendes i TREND-udsigter.
MET	MET.TR.230 Udsigter for start a) En udsigt for start skal omhandle en nærmere angivet tidsperiode og indeholde oplysninger om forventede forhold over banerne med hensyn til vindretning og -hastighed ved jorden og eventuelle variationer heraf, temperatur, tryk og eventuelle andre elementer efter aftale mellem flyvepladsens meteorologiske kontor og operatørerne. b) Rækkefølgen af elementerne samt terminologien, enhederne og skalaerne, der anvendes i udsigter for start, skal være de samme som dem, der anvendes i meldinger for den samme flyveplads.
MET	MET.TR.235 Flyvepladsvarsler samt varsler og alarmeringer angående wind shear a) Wind shear-varsler skal udstedes i overensstemmelse med modellen i tillæg 4. b) Løbenummeret, der omtales i modellen i tillæg 4, skal svare til antallet af wind shear-varsler for flyvepladsen siden 00.01 UTC på den pågældende dag. c) Wind shear-varsler skal indeholde kortfattede og ajourførte oplysninger om den observerede forekomst af wind shear, der indebærer en ændring af modvinds-/medvindskomponenten på 15 kt (7,5 m/s) eller derover, som på ugunstig måde kan påvirke luftfartøjer på slutindflyvningsvejen eller i begyndelsen af startflyvevejen og luftfartøjer under landingsafløbet eller startløbet. d) Wind shear-varsler skal indeholde kortfattede og ajourførte oplysninger om den observerede forekomst af wind shear, der indebærer en ændring af modvinds-/medvindskomponenten på 15 kt eller derover, som på ugunstig måde kan påvirke luftfartøjer på slutindflyvningsvejen eller i begyndelsen af startflyvevejen og luftfartøjer under landingsafløbet eller startløbet.
	Kapitel 3 – Tekniske krav til flyvepladsens meteorologiske overvågningskontorer
MET	MET.TR.250 SIGMET-oplysninger a) SIGMET skal udstedes i overensstemmelse med modellen i tillæg 5. b) Der findes tre typer SIGMET: 1) SIGMET for en-route-vejrænomener, 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 5, og der skal benyttes passende forkortelser og følgende tærskelværdi for vindhastighed ved jorden på 34 kt eller derover for tropiske cykloner. e) SIGMET vedrørende tordenvejr eller en tropisk cyklon må ikke indeholde henvisninger til turbulens og overisning.
MET	MET.TR.255 AIRMET

	a) AIRMET skal udstedes i overensstemmelse med modellen i tillæg 5. 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 5, 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 bjergrige områder eller højere niveau, hvis det er relevant: (1) udbredte områder med en vindhastighed ved jorden på over 30 kt, med relevant retning og enheder (2) udbredte områder berøres af nedsat sigtbarhed til mindre end 5 000 m, herunder det vejr-fænomen, som forårsager den nedsatte sigtbarhed (3) udbredte områder med BKN- eller OVC-skyer, og højden på basen er lavere end 1 000 ft over jorden. d) AIRMET vedrørende tordenvejr eller cumulonimbuskyer må ikke indeholde henvisninger til turbulens og overisning.
MET	MET.TR.260 Områdeudsigter for flyvninger i lav højde a) Når områdeudsigter for flyvninger i lav højde i udformes som kort, skal udsigten for højdevind og temperatur i det øvre luftrum være udstedt for punkter i højst 300 NM afstand og mindst for følgende højder: 2 000, 5 000 og 10 000 ft (600, 1 500 og 3 000 m) samt 15 000 ft (4 500 m) i bjergrige områder. Udstedelsen af udsigter for højdevind og temperatur i det øvre luftrum ved en højde på 2 000 ft (600 m) kan være omfattet af lokale orografiske hensyn, hvis dette fastsættes af den kompetente myndighed. b) Når områdeudsigter for flyvninger i lav højde i udformes som kort, skal udsigten angående SIGWX-fænomener udstedes som en low-level SIGWX-udsigt for flyveniveauer op til 100, eller op til flyveniveau 150 i bjergrige områder, eller højere om nødvendigt. Low-level SIGWX-udsigter skal indeholde: 1) følgende fænomener, der gør det berettiget at udstede en SIGMET: kraftig overisning, kraftig turbulens, cumulonimbuskyer og tordenvejr, der er skjulte, hyppige, indhyllede eller forekommer i en bygelinje, og sand- og støvstorme og vulkansk udbrud eller udslip af radioaktive materialer til atmosfæren, og som forventes at påvirke flyvninger i lav højde; 2) følgende elementer i områdeudsigter for flyvninger i lav højde: vind ved jorden, sigtbarhed ved jorden, signifikante vejr-fænomener, tilsløring af bjergområder, skyer, overisning, turbulens, bjergbølge og højde af 0 grader isothermen. c) Fastslår den kompetente myndighed, at tætheden af den trafik, der opererer under flyveniveau 100 eller op til flyveniveau 150 i bjergrige områder, eller højere om nødvendigt, gør det berettiget at udstede en AIRMET, i kombination med områdeudsigter for flyvninger i lav højde, skal områdeudsigterne udstedes, så de dækker 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-vejr-fænomener, som frembyder fare for flyvninger i lav højde.
	Kapitel 4 – Tekniske krav til rådgivningscentre om vulkansk aske (VAAC)
MET	MET.TR.265 Rådgivningscenter om vulkansk aske – ansvarsområder a) Rådgivende oplysninger om vulkansk aske skal udstedes i overensstemmelse med modellen 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).
	Kapitel 5 – Tekniske krav til rådgivningscentre om tropiske cykloner (TCAC)
MET	MET.TR.270 Rådgivningscenter om tropiske cykloner – ansvarsområder a) Rådgivende oplysninger om tropiske cykloner skal udstedes i overensstemmelse med modellen i tillæg 7, for tropiske cykloner, når maksimalværdien af middelvindhastigheden ved jorden målt over 10 minutter forventes at nå eller overstige 34 kt i løbet af den periode, som rådgivningen vedrører.
	Kapitel 6 – Tekniske krav til world area forecast centre (WAFCs)
MET	MET.TR.275 World area forecast centre – ansvarsområder a) WAFc skal anvende behandlede meteorologiske data udtrykt i gridpunkt-værdier til at levere globale udsigter i gridpunkt-form og udsigter over signifikante vejrphenomener. b) For globale udsigter i gridpunkt-form skal WAFCs: 1) udarbejde udsigter for: i) højdevind ii) temperatur i det øvre lufttrum iii) luftfugtighed iv) retning, hastighed og flyveniveau for maksimal vind v) tropopausens temperatur samt højde udtrykt i flyveniveau vi) områder med cumulonimbuskyer vii) overisning viii) turbulens ix) flyveniveauers geopotentielle højde fire gange om dagen, og de skal gælde på faste gyldighedstidspunkter på 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27, 30, 33 og 36 timer efter tidspunktet (00.00, 06.00, 12.00 og 18.00 UTC) for de synoptiske data, som udsigterne blev baseret på, 2) udstede udsigter, der er omhandlet i nr. 1), og fuldføre udsendelsen af disse, så snart det er teknisk muligt, dog senest 5 timer efter standardobservationstiden. 3) levere gridpunkt-udsigter i et regelmæssigt kvadratnet indeholdende: 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) med en horisontal detaljeringsgrad på 1,25° bredde og længde; 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) med en horisontal detaljeringsgrad på 1,25° bredde og længde; iii) luftfugtighedsdata for flyveniveau 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) og 180 (500 hPa) med en horisontal detaljeringsgrad på 1,25° bredde og længde; iv) geopotentielle højdedata 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) med en horisontal detaljeringsgrad på 1,25° bredde og længde;

(275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) og 530 (100 hPa) med en horisontal detaljeringsgrad på 1,25° bredde og længde ;

v) retning, hastighed og flyveniveau for maksimal vind med en horisontal detaljeringsgrad på 1,25° bredde og længde;

vi) flyveniveau og tropopausens temperatur med en horisontal detaljeringsgrad på 1,25° bredde og længde;

vii) overisning, for lag centreret ved flyveniveau 60 (800 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa) og 300 (300 hPa) med en horisontal detaljeringsgrad på 1,25° bredde og længde;

viii) turbulens for lag centreret ved flyveniveau 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 340 (250 hPa), 390 (200 hPa) and 450 (150 hPa) med en horisontal detaljeringsgrad på 0,25° bredde og længde ;

ix) horisontal udstrækning og flyveniveauer for base og top af cumulonimbusskyer med en horisontal detaljeringsgrad på 1,25° bredde og længde.

c) For globale udsigter for signifikante en-route-vejrphenomener skal WAFCs:

1) udarbejde SIGWX-udsigter fire gange om dagen, og de skal gælde på faste gyldighedstidspunkter 24 timer efter tidspunktet (00.00, 06.00, 12.00 og 18.00 UTC) for de synoptiske data, som udsigterne blev baseret på. Udsendelsen af hver udsigt skal fuldføres, så snart det er teknisk muligt, dog senest 7 timer efter standardobservationstiden under normale operationer og senest 9 timer efter standardobservationstiden under backup-operationer;

2) udstede SIGWX-udsigter som high-level SIGWX-udsigter for flyveniveauer mellem 250 og 630;

3) angive følgende punkter i SIGWX-udsigter:

i) tropisk cyklon, forudsat at maksimalværdien af middelvindhastigheden ved jorden målt over 10 minutter forventes at nå eller overstige 34 kt;

ii) kraftige bygelinjer;

iii) moderat eller kraftig turbulens (både i skyer og i klarluftsturbulens);

iv) moderat eller kraftig overisning;

v) udbredt sandstorm/støvstorm;

vi) cumulonimbusskyer i tilknytning til tordenvejr og med nr. i) til v);

vii) ikkekonvektive skyområder i tilknytning til moderat eller kraftig turbulens og/eller moderat eller kraftig overisning;

viii) tropopausens højde udtrykt flyveniveau;

ix) jetstrømme;

x) følgende oplysninger om geografisk beliggenhed af vulkanske udbrud, der frembringer askeskyer af betydning for flyveoperationer: signaturen for vulkansk udbrud markeres på vulkanens beliggenhed tillige med, i et særskilt tekstfelt på kortet, signaturen for vulkansk udbrud, navnet på vulkanen, hvis dette kendes, og udbruddets bredde/længde. Desuden bør det i SIGWX-kortenes signaturforklaring anføres »KONTROLLER SIGMET, RÅDGIVNING OM TC OG VA SAMT ASHTAM OG NOTAM OM VA« (»CHECK SIGMET, ADVISORIES FOR TC AND VA, AND ASHTAM AND NOTAM FOR VA«);

xi) oplysninger om geografisk beliggenhed for udslip af radioaktive materialer til atmosfæren af betydning for luftfartøjsoperationer. Signaturen for radioaktive materialer i atmosfæren markeres på udslippets geografiske beliggenhed, tillige med, i et særskilt felt på kortet, signaturen for radioaktive materialer i atmosfæren, bredde/længde for det sted, hvor udslippet er sket, og hvis det kendes, navnet på det sted, hvor den radioaktive kilde befinder sig. Desuden bør signaturforklaringen på et SIGWX-kort, hvorpå et strålingsudslip angives, indeholde teksten »KONTROLLER SIGMET OG NOTAM OM RDOACT CLD« (»CHECK SIGMET AND NOTAM FOR RDOACT CLD«).

4) Følgende kriterier skal anvendes i forbindelse med SIGWX-udsigter:

i) nr. i) til vi) i nr. 3) må kun indgå, hvis de forventes at forekomme mellem SIGWX-udsigstens nedre og øvre niveau;

ii) forkortelsen »CB« må kun indgå, hvis den angiver forekomst eller forventet forekomst af cumulonimbuskyer:

A) der berører et område med en maksimal rumlig dækning på 50 % eller derover af det pågældende område;

B) langs en linje med begrænset eller ingen afstand mellem individuelle skyer, eller

C) indhyllet i et skylag eller skjult af dis;

iii) indgår »CB«, skal dette opfattes som alle vejrfænomener, der normalt optræder i tilknytning til cumulonimbuskyer, dvs. tordenvejr, moderat eller kraftig overisning, moderat eller kraftig turbulens og hagl;

iv) hvis et vulkansk udbrud eller udslip af radioaktive materialer i atmosfæren giver anledning til at lade signaturen for vulkansk aktivitet eller signaturen for radioaktivitet indgå i SIGWX-udsigter, skal signaturerne angives i SIGWX-udsigterne uanset den højde, som askesøjlen eller det radioaktive materiale meldes i eller forventes at nå;

v) i tilfælde af sammenfald eller delvis overlapning for så vidt angår nr. i), x) og xi) i nr. 3), skal nr. x) gives højeste prioritet efterfulgt af nr. xi) og i). Punktet med den højeste prioritet skal anbringes på det sted, hvor episoden forekommer, og en pil skal anvendes til at kæde placeringen sammen med stedet for det eller de øvrige punkter og dertil knyttede signaturer eller tekstfelter.

d) Medium-level SIGWX-udsigter skal udstedes for flyvniveauer mellem 100 og 450 for afgrænsede geografiske områder.

Tillæg 1 til Bilag V - Model for METAR og SPECI

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 og SPECI, 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)«.

Note 3: Rækkerne i kolonnen »Ref.« er kun medtaget af hensyn til klarheden og overskueligheden og indgår ikke i METAR og SPECI.

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)	
1	Angivelse af typen af melding (M)	Type melding (M)	METAR, METAR COR, SPECI eller SPECI COR	
2	Stedindikator (M)	ICAO-flyvepladsbetegnelse (M)	nnnn	
3	Observationstids-punkt (M)	Dag og reelt observations-tidspunkt i UTC (M)	nnnnnnZ	
4	Angivelse af en automatiseret eller manglende melding (C)	Identifikator for en automatiseret eller manglende melding (C)	AUTO <i>eller</i> NIL	
5	METAR SLUT, HVIS MELDING IKKE FORELIGGER.			
6	Vind ved jorden (M)	Vindretning (M)	nnn <i>eller</i> /// ⁽¹⁾	VRB
		Vindhastighed (M)	[P]nn[n] <i>eller</i> // ⁽¹⁾	
		Signifikante variationer af hastigheden (C)	G[P]nn[n]	
		Måleenheder (M)	KT	
		Signifikante variationer af retningen (C)	nnnVnnn	—

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)		
7	Sigtbarhed (M)	Fremherskende eller minimum sigtbarhed (M)	nnnn <i>eller</i> //// (¹)		
		Minimum sigtbarhed og retning for minimum sigtbarhed (C)	nnnn[N] <i>eller</i> nnnn[NE] <i>eller</i> nnnn[E] <i>eller</i> nnnn [SE] <i>eller</i> nnnn[S] <i>eller</i> nnnn[SW] <i>eller</i> nnnn[W] <i>eller</i> nnnn[NW]		
8	Banesynsvidde (C) (²)	Elementets betegnelse (M)	R		
		Bane (M)	nn[L]/ <i>eller</i> nn[C]/ <i>eller</i> nn[R]/		
		Banesynsvidde (M)	[P <i>eller</i> M]nnnn <i>eller</i> //// (¹)		
		Banesynsvidde; hidtidig udviklingstendens (C)	U, D <i>eller</i> N		
9	Aktuelt vejr (C)	Intensitet eller nærhed af aktuelle vejrforhold (C)	- <i>eller</i> +	—	VC
		Karakteristik og type af aktuelle vejrforhold (M)	DZ <i>eller</i> RA <i>eller</i> SN <i>eller</i> SG <i>eller</i> PL <i>eller</i> DS <i>eller</i> SS <i>eller</i> FZDZ <i>eller</i> FZRA <i>eller</i> FZUP (⁴) <i>eller</i> FC (³) <i>eller</i> SHGR <i>eller</i> SHGS <i>eller</i> SHRA <i>eller</i> SHSN <i>eller</i> SHUP <i>eller</i> TSGR <i>eller</i> TSGS <i>eller</i> TSRA <i>eller</i> TSSN <i>eller</i> TSUP (⁴) <i>eller</i> UP (⁴)	FG <i>eller</i> BR <i>eller</i> SA <i>eller</i> DU <i>eller</i> HZ <i>eller</i> FU <i>eller</i> VA <i>eller</i> SQ <i>eller</i> PO <i>eller</i> TS <i>eller</i> BCFG <i>eller</i> BLDU <i>eller</i> BLSA <i>eller</i> BLSN <i>eller</i> DRDU <i>eller</i> DRSA <i>eller</i> DRSN <i>eller</i> FZFG <i>eller</i> MIFG <i>eller</i> PRFG <i>eller</i> // (¹)	FG <i>eller</i> PO <i>eller</i> FC <i>eller</i> DS <i>eller</i> SS <i>eller</i> TS <i>eller</i> SH <i>eller</i> BLSN <i>eller</i> BLSA <i>eller</i> BLDU <i>eller</i> VA

C
A
V
O
K

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)			
10	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 ///// (¹)	VVnnn eller VV/// (¹)	NSC eller NCD (⁴)	
		Skytype (C)	CB eller TCU eller/// (¹), (⁵)	—		
11	Luft- og dugpunkttemperatur (M)	Luft- og dugpunkttemperatur (M)	[M]nn/[M]nn eller////[M]nn (¹) eller [M]nn/// (¹) eller///// (¹)			
12	Trykværdier (M)	Elementets betegnelse (M)	Q			
		QNH (M)	Nnnn eller///// (¹)			
13	Supplerende oplysninger (C)	Nyligt vejr (C)	RERASN eller REFZDZ eller REFZRA eller REDZ eller RE[SH]RA 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 (⁴) eller REFZUP (⁴) eller RETSUP (⁴) eller RESHUP (⁴) eller RE// (¹)			
		Wind shear (C)	WS Rnn[L] eller WS Rnn[C] eller WS Rnn[R] eller WS ALL RWY			
		Havoverfladetemperatur og havets tilstand eller signifikant bølgehøjde (C)	W[M]nn/Sn eller W///Sn (¹) eller W[M]nn/S/ (¹) eller W[M]nn/Hn[n][n] eller W///Hn[n][n] (¹) eller W[M]nn/H/// (¹)			

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)					
14	TREND-udsigt (O)	Ændringsindikator (M)	NOSIG	BECMG <i>eller</i> TEMPO				
		Periode for ændring (C)		FMnnnn <i>og/eller</i> TLnnnn <i>eller</i> ATnnnn				
		Vind (C)		nnn[P]nn[G[P]nn]KT				
		Fremherskende sigtbarhed (C)		nnnn			C A V O K	
		Vejrfænomen: intensitet (C)		- eller +	—	N S W		
		Vejrfænomen: karakteristisk og type (C)	DZ <i>eller</i> RA <i>eller</i> SN <i>eller</i> SG <i>eller</i> PL <i>eller</i> DS <i>eller</i> SS <i>eller</i> FZDZ <i>eller</i> FZRA <i>eller</i> SHGR <i>eller</i> SHGS <i>eller</i> SHRA <i>eller</i> SHSN <i>eller</i> TSGR <i>eller</i> TSGS <i>eller</i> TSRA <i>eller</i> TSSN	FG <i>eller</i> BR <i>eller</i> SA <i>eller</i> DU <i>eller</i> HZ <i>eller</i> FU <i>eller</i> VA <i>eller</i> SQ <i>eller</i> PO <i>eller</i> FC <i>eller</i> TS <i>eller</i> BCFG <i>eller</i> BLDU <i>eller</i> BLSA <i>eller</i> BLSN <i>eller</i> DRDU <i>eller</i> DRSA <i>eller</i> DRSN <i>eller</i> FZFG <i>eller</i> MIFG <i>eller</i> PRFG				
		Skymængde og højde af skybase eller vertikal sigtbarhed (C)		FEWnnn <i>eller</i> SCTnnn <i>eller</i> BKNnnn <i>eller</i> OVCnnn	VVnnn <i>eller</i> VV///	N S C		
		Skytype (C)		CB <i>eller</i> TCU	—			

- (1) Når et meteorologisk element midlertidigt mangler eller dets værdi midlertidigt anses for ukorrekt, erstattes det med en solidus (»/«) for hvert ciffer i tekstmeddelelsens forkortelse og angives som manglende for at sikre pålidelig oversættelse til andre kodeformularer.
- (2) Skal indgå, hvis sigtbarheden eller banesynsvidden er < 1 500 m; for højst fire baner.
- (3) »Kraftig« anvendes til at angive tornado eller waterspout; »moderat« (ingen nærmere bestemmelse) for at angive »skypumper, der ikke rammer jorden«.
- (4) Kun for automatiserede rapporter.
- (5) I forbindelse med automatiske rapporter kan solidi (»///«) erstatte den relevante skytype, alt efter hvad der er relevant, afhængigt af det automatiske observationssystems kapacitet. Herudover kan solidi erstatte mængden af skyer og/eller skyhøjde for rapporteret CB eller TCU-lag.

Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer i METAR og SPECI

Ref.	Elementer	Interval	Detaljeringsgrad
1	Bane: (ingen enheder)	01 - 36	1
2	Vindretning: ° retvisende	000 - 360	10
3	Vindhastighed: KT	00 - 99 P99	1 N/A (100 eller derover)
4	Sigtbarhed: M	0000 - 0750	50
	M	0800 - 4 900	100
	M	5 000 - 9 000	1 000
	M	10 000 eller derover	0 (fast værdi: 9 999)
5	Banesynsvidde: M	0000 - 0375	25
	M	0400 - 0750	50
	M	0800 - 2 000	100
6	Vertikal sigtbarhed: i 100 FT	000 - 020	1
7	Skyer: højde af skybase: i 100 FT	000 - 099 100 - 200	1 10
8	Luft- og dugpunkttemperatur: °C	-80 - +60	1
9	QNH: hPa	0850 - 1 100	1
10	Havoverfladetemperatur: °C	-10 - +40	1
11	Havets til stand: (ingen enheder)	0 - 9	1
12	Signifikant bølgehøjde: M	0 - 999	0,1

Tillæg 2 til Bilag V - Faste dækningsområder for WAFS-udsigter udformet som kort

Merkatorprojektion

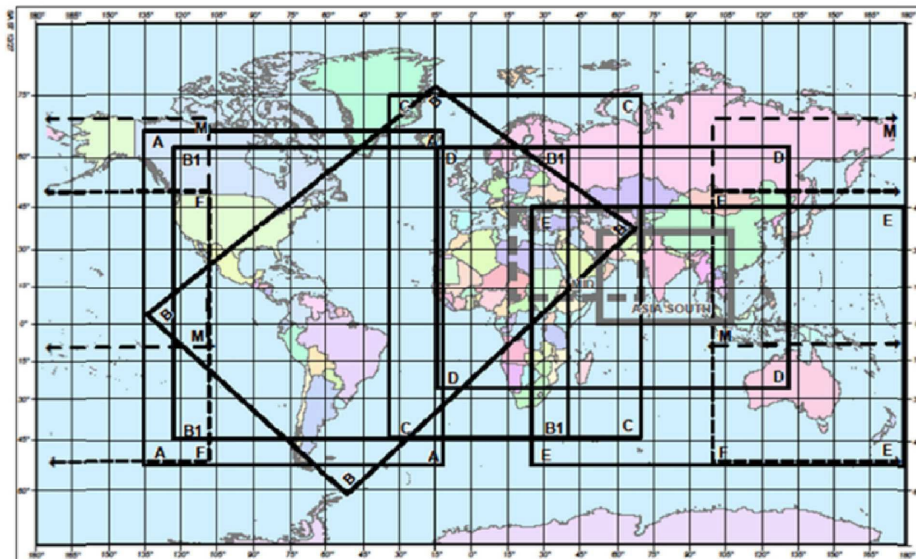


CHART	LATITUDE	LONGITUDE	CHART	LATITUDE	LONGITUDE
A	N6700	W13724	D	N6300	W01500
A	N6700	W01236	D	N6300	E13200
A	S5400	W01236	D	S2700	E13200
A	S5400	W13724	D	S2700	W01500
ASIA	N3600	E05300	E	N4455	E02446
ASIA	N3600	E10800	E	N4455	E18000
ASIA	0000	E10800	E	S5355	E18000
ASIA	0000	E05300	E	S5355	E02446
B	N0304	W13557	F	N5000	E10000
B	N7644	W01545	F	N5000	W11000
B	N3707	E06732	F	S5242	W11000
B	S6217	W05240	F	S5242	E10000
B1	N6242	W12500	M	N7000	E10000
B1	N6242	E04000	M	N7000	W11000
B1	S4530	E04000	M	S1000	W11000
B1	S4530	W12500	M	S1000	E10000
C	N7500	W03500	MID	N4400	E01700
C	N7500	E07000	MID	N4400	E07000
C	S4500	E07000	MID	N1000	E07000
C	S4500	W03500	MID	N1000	E01700

Polær stereografisk projektion (nordlige halvkugle)

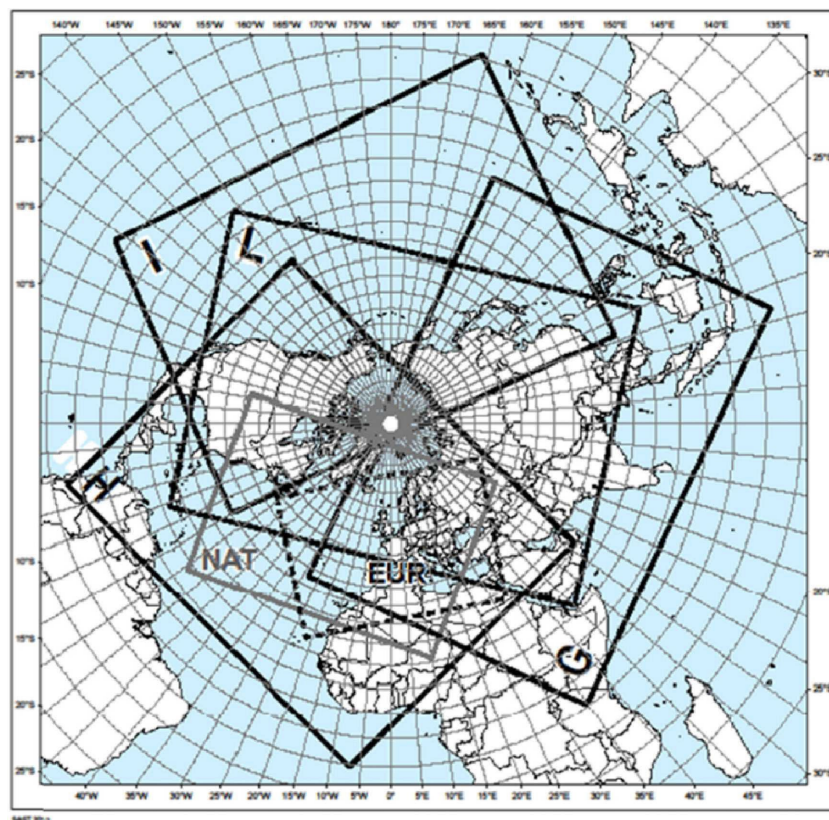


CHART	LATITUDE	LONGITUDE	CHART	LATITUDE	LONGITUDE
EUR	N4633	W05634	I	N1912	E11130
EUR	N5842	E06824	I	N3330	W06012
EUR	N2621	E03325	I	N0126	W12327
EUR	N2123	W02136	I	S0647	E16601
G	N3552	W02822	L	N1205	E11449
G	N1341	E15711	L	N1518	E04500
G	S0916	E10651	L	N2020	W06900
G	S0048	E03447	L	N1413	W14338
H	N3127	W14836	NAT	N4439	W10143
H	N2411	E05645	NAT	N5042	E06017
H	S0127	W00651	NAT	N1938	E00957
H	N0133	W07902	NAT	N1711	W05406

Polær stereografisk projektion (sydlige halvkugle)

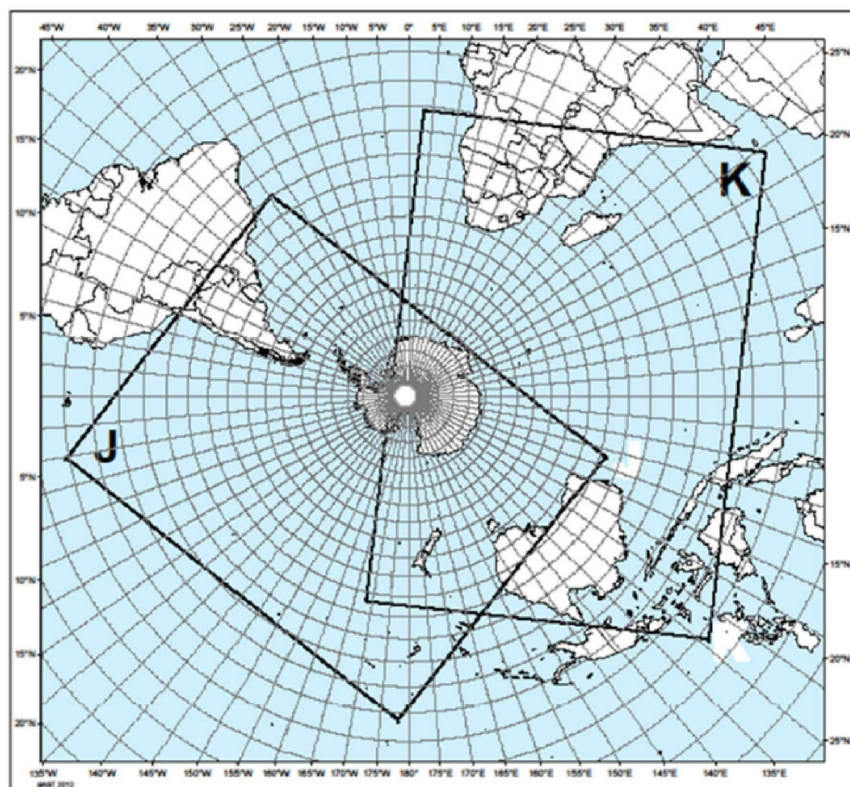


CHART	LATITUDE	LONGITUDE
J	S0318	W17812
J	N0037	W10032
J	S2000	W03400
J	S2806	E10717
K	N1255	E05549
K	N0642	E12905
K	S2744	W16841
K	S1105	E00317

Tillæg 3 til Bilag V - 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)«.

Note 3: Rækkerne i kolonnen »Ref.« er kun medtaget af hensyn til klarheden og overskueligheden og indgår ikke i TAF.

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)
1	Angivelse af typen af udsigt (M)	Type udsigt (M)	TAF <i>eller</i> TAF AMD <i>eller</i> TAF COR
2	Stedindikator (M)	ICAO-stedindikator (M)	nnnn
3	Tidspunkt for udstedelse af udsigten (M)	Dag og tidspunkt for udstedelsen af udsigten i UTC (M)	nnnnnnZ
4	Angivelse af en manglende udsigt (C)	Manglende identifikator for udsigten (C)	NIL
5	TAF SLUT, HVIS UDSIGT IKKE FORELIGGER		
6	Dage og gyldighedsperiode for udsigten (M)	Dage og gyldighedsperiode for udsigten i UTC (M)	nnnn/nnnn
7	Angivelse af en annulleret udsigt (C)	Identifikator for den annullerede udsigt (C)	CNL
8	TAF SLUT, HVIS UDSIGTEN ER ANNULERET		
9	Vind ved jorden (M)	Vindretning (M)	nnn <i>eller</i> VRB
		Vindhastighed (M)	[P]nn[n]
		Signifikante variationer af hastigheden (C)	G[P]nn[n]
		Måleenheder (M)	KT

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)			C A V O K
10	Sigtbarhed (M)	Fremherskende sigtbarhed (M)	nnnn			
11	Vejrforhold (C)	Intensiteten af vejrfæ-nomenet (C) ⁽¹⁾	- eller +	—		
		Karakteristik og type af vejrfænomen (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		
12	Skylag (M) ⁽²⁾	Skymængde og højde af base eller vertikal sigtbarhed (M)	FEWnnn eller SCTnnn eller BKNnnn eller OVCnnn	VVnnn eller VV///	N S C	
		Skytype (C)	CB eller TCU	—		
13	Temperatur (O) ⁽³⁾	Elementets betegnelse (M)	TX			
		Maksimumtemperatur (M)	[M]nn/			
		Dag og tidspunkt for forekomst af maksimumtemperatur (M)	nnnnZ			
		Elementets betegnelse (M)	TN			
		Minimumtempera-tur (M)	[M]nn/			
		Dag og tidspunkt for orekomst af minimumtemperatur (M)	nnnnZ			

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)			
14	Forventede signifikante ændringer af et eller flere af de ovennævnte elementer i løbet af gyldighedsperioden (C)	Ændrings- ell. sandsynligheds-indikator (M)	PROB30 [TEMPO] <i>eller</i> PROB40 [TEMPO] <i>eller</i> BECMG <i>eller</i> TEMPO <i>eller</i> FM			
		Periode for forekomst eller ændring (M)	nnnn/nnnn <i>eller</i> nnnnnn			
		Vind (C)	nnn[P]nn[G[P]nn]KT <i>eller</i> VRBnnKT			
		Fremherskende sigtbarhed (C)	nnnn			C A V O K
		Vejrfænomen: intensitet (C)	- eller +	—	N S W	
		Vejrfænomen: karakteristisk og type (C)	DZ <i>eller</i> RA <i>eller</i> SN <i>eller</i> SG <i>eller</i> PL <i>eller</i> DS <i>eller</i> SS <i>eller</i> FZDZ <i>eller</i> FZRA <i>eller</i> SHGR <i>eller</i> SHGS <i>eller</i> SHRA <i>eller</i> SHSN <i>eller</i> TSGR <i>eller</i> TSGS <i>eller</i> TSRA <i>eller</i> TSSN	FG <i>eller</i> BR <i>eller</i> SA <i>eller</i> DU <i>eller</i> HZ <i>eller</i> FU <i>eller</i> VA <i>eller</i> SQ <i>eller</i> PO <i>eller</i> FC <i>eller</i> TS <i>eller</i> BCFG <i>eller</i> BLDU <i>eller</i> BLSA <i>eller</i> BLSN <i>eller</i> DRDU <i>eller</i> DRSA <i>eller</i> DRSN <i>eller</i> FZFG <i>eller</i> MIFG <i>eller</i> PRFG		
15		Skymængde og højde af base eller vertikal sigtbarhed (C)	FEWnnn <i>eller</i> SCTnnn <i>eller</i> BKNnnn <i>eller</i> OVCnnn	VVnnn <i>eller</i> VV///	N S C	
		Skytype (C)	CB eller TCU	—		

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

(2) Op til fire skytag.

(3) Bestående af højst fire temperaturer (to maksimumtemperaturer og to minimumtemperaturer).

Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer i TAF

Ref.	Elementer		Interval	Detaljeringsgrad
1	Vindretning:	° retvisende	000 - 360	10
2	Vindhastighed:	KT	00 - 99	1
3	Sigtbarhed:	M	0000 – 0750	50
		M	0800 – 4 900	100
		M	5 000 – 9 000	1 000
		M	10 000 eller derover	0 (fast værdi: 9 999)
4	Vertikal sigtbarhed:	i 100 FT	000 - 020	1
5	Sky: højde af skybase:	i 100 FT	000 – 099 100 - 200	1 10
6	Lufttemperatur (maksimum og minimum):	°C	–80 – +60	1'

Tillæg 4 til Bilag V - 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)«.

Note 3: Rækkerne i kolonnen »Ref.« er kun medtaget af hensyn til klarheden og overskueligheden og indgår ikke i wind-shear varslet.

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)
1	Stedindikator for flyvepladsen (M)	Stedindikator for flyvepladsen	nnnn
2	Angivelse af typen af melding (M)	Type af melding og løbenummer	WS WRNG [n]n
3	Afsendelsestidspunkt og gyldighedsperiode (M)	Dag og tidspunkt for udstedelsen og i givet fald gyldighedsperiode i UTC	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] <i>eller</i> [VALID nnnnnn/nnnnnn]
4	SKAL WIND SHEAR-VARSLET ANNULLERES, SE NÆRMERE SIDST I MODELLEN		
5	Fænomen (M)	Angivelse af fænomenet og hvor det befinder sig	[MOD] <i>eller</i> [SEV] WS IN APCH <i>eller</i> [MOD] <i>eller</i> [SEV] WS [APCH] RWYnnn <i>eller</i> [MOD] <i>eller</i> [SEV] WS IN CLIMB-OUT <i>eller</i> [MOD] <i>eller</i> [SEV] WS CLIMB-OUT RWYnnn <i>eller</i> MBST IN APCH <i>eller</i> MBST [APCH] RWYnnn <i>eller</i> MBST IN CLIMB-OUT <i>eller</i> MBST CLIMB-OUT RWYnnn
6	Observeret, meldt eller forudsagt fænomen (M)	Angivelse af, hvorvidt fænomenet er observeret eller meldt og forventes at være ved, eller om det er forudsagt	REP AT nnnn nnnnnnnn <i>eller</i> OBS [AT nnnn] <i>eller</i> FCST
7	Nærmere oplysninger om fænomenet (C)	Beskrivelse af det fænomen, der giver anledning til at udstede wind shear-varsel	SFC WIND: nnn/nnKT nnnFT – WIND: nnn/nnKT <i>eller</i> nnKT LOSS nnNM (<i>eller</i> nnKM) FNA RWYnn <i>eller</i> nnKT GAIN nnNM (<i>eller</i> nnKM) FNA RWYnn
ELLER			
8	Annullering af wind shear-varsel	Annullering af wind shear-varsel med henvisning til dettes id	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn

Tillæg 5 til Bilag V - Model for SIGMET og AIRMET

Signaturforklaring:

M = skal indgå obligatorisk

C = kan indgå, når det er relevant

Note 1: Intervaller og detaljeringsgrader for de numeriske elementer, der indgår i SIGMET eller AIRMET, er vist i tillæg 8.

Note 2: Kraftig eller moderat overisning /SEV ICE, MOD ICE) og kraftig eller moderat turbulens (SEV TURB, MOD TURB) i tilknytning til tordenvejr, cumulonimbusskyer eller tropiske cykloner bør ikke indgå.

Note 3: Rækkerne i kolonnen »Ref.« er kun medtaget af hensyn til klarheden og overskueligheden og indgår ikke i SIGMET og AIRMET.

Ref.	Element	Detaljeret indhold	SIGMET-model	AIRMET-model
1	Stedindikator for FIR/CTA (M)	ICAO-stedindikator for den ATS-enhed, der betjener den FIR eller CTA, som SIGMET/AIRMET er rettet til	nnnn	
2	Identifikation (M)	SIGMET- eller AIRMET-identifikation og løbe-nummer	SIGMET nnn	AIRMET [n][n]n
3	Gyldighedsperiode (M)	Datotidsgrupper med angivelse af gyldighedsperiode i UTC	VALID nnnnnn/nnnnnn	
4	Stedindikator for MWO (M)	Stedindikator for det MWO, der er ophavsmand til den pågældende SIGMET eller AIRMET, adskilt af en bindestreg	nnnn-	
5	Ny linje			
6	Navnet på FIR/CTA (M)	Stedindikator og betegnelse for den FIR/CTA, for hvilken SIGMET/AIRMET udstedes	nnnn nnnnnnnnnn FIR <i>eller</i> UIR <i>eller</i> FIR/UIR <i>eller</i> nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/n]
7	SKAL SIGMET ELLER AIRMET ANNULLERES, SE NÆRMERE SIDST I MODELLEN			

Ref.	Element	Detaljeret indhold	SIGMET-model	AIRMET-model
8	Statusindikator (C) ⁽¹⁾	Indikator for test eller øvelse	TEST <i>eller</i> EXER	TEST <i>eller</i> EXER
9	Ny linje			
10	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 nnnnnnnnnn PSN Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] CB <i>eller</i> TC NN ⁽²⁾ PSN Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT nnnnnnnnnn] [PSN Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Ennn [nn] <i>eller</i> Wnnn[nn]] VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND nnn/nn[n]KT SFC VIS [n][n]nnM (nn) ISOL TS[GR] OCNL TS[GR] MT OBSC BKN CLD BKN CLD [n]nnn/[ABV][n] nnnnFT <i>eller</i> BKN CLD SFC/[ABV][n]nnnnFT <i>eller</i> OVC CLD [n]nnn/[ABV][n] nnnnFT <i>eller</i> OVC CLD SFC/[ABV][n]nnnnFT ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW
11	Observeret eller forudsagt fænomen (M) ⁽³⁾ , ⁽⁴⁾	Angivelse af, om oplysningerne er observeret og forventes at ville fortsætte, eller forudsagt	OBS [AT nnnnZ] <i>eller</i> FCST [AT nnnnZ]	

Ref.	Element	Detaljeret indhold	SIGMET-model	AIRMET-model
12	Beliggenhed (C) (³), (⁴), (⁵)	Beliggenhed (der henvises til bredde og længde (i grader og minutter))	Nnn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Nnn[nn] Ennn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Ennn[nn] <i>eller</i> N OF Nnn[nn] <i>eller</i> S OF Nnn[nn] <i>eller</i> N OF Snn[nn] <i>eller</i> S OF Snn[nn] <i>eller</i> [OG] W OF Wnnn[nn] <i>eller</i> E OF Wnnn[nn] <i>eller</i> W OF Ennn[nn] <i>eller</i> E OF Wnnn[nn] <i>eller</i> N OF Nnn[nn] <i>eller</i> N OF Snn[nn] OG S OF Nnn[nn] <i>eller</i> S OF Snn[nn] <i>eller</i> W OF Wnnn[nn] <i>eller</i> W OF Ennn[nn] OG E OF Wnnn[nn] <i>eller</i> E OF Ennn[nn] <i>eller</i> N OF LINE <i>eller</i> NE OF LINE <i>eller</i> E OF LINE <i>eller</i> SE OF LINE <i>eller</i> S OF LINE <i>eller</i> SW OF LINE <i>eller</i> W OF LINE <i>eller</i> NW OF LINE Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] — Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] [- Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn]] [- Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn]] [OG N OF LINE <i>eller</i> NE OF LINE <i>eller</i> E OF LINE <i>eller</i> SE OF LINE <i>eller</i> S OF LINE <i>eller</i> SW OF LINE <i>eller</i> W OF LINE <i>eller</i> NW OF LINE Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] — Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn]] [- Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn]] [- Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn]] <i>eller</i> WI Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] — Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] — Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] - [Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] — Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn]] (⁶) <i>eller</i> ENTIRE UIR <i>eller</i> ENTIRE FIR <i>eller</i> ENTIRE FIR/UIR <i>eller</i> ENTIRE CTA <i>eller</i> WI nnnKM (<i>eller</i> nnnNM) OF TC CENTRE (⁷) <i>eller</i> WI nnnKM (<i>eller</i> nnnNM) OF Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] (⁸)	
13	Niveau (C)	Flyveniveau eller højde over havet	[SFC/]FLnnn <i>eller</i> [SFC/][n]nnnnFT) (<i>eller</i> [SFC/]nnnnM) FLnnn/nnn <i>eller</i> TOP FLnnn <i>eller</i> [TOP] ABV FLnnn <i>eller</i> (<i>eller</i> [TOP] ABV [n]nnnnFT) [[n]nnnn/][n]nnnnFT) <i>eller</i> [n]nnnnFT/]FLnnn <i>eller</i> TOP [ABV <i>eller</i> BLW] FLnnn (⁷)	

Ref.	Element	Detaljeret indhold	SIGMET-model	AIRMET-model
14	Bevægelse eller forventet bevægelse (C) ⁽³⁾ , ⁽⁹⁾ , ⁽¹⁰⁾	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] <i>eller</i> MOV NNE [nnKMH] <i>eller</i> MOV NE [nnKMH] <i>eller</i> MOV ENE [nnKMH] <i>eller</i> MOV E [nnKMH] <i>eller</i> MOV ESE [nnKMH] <i>eller</i> MOV SE [nnKMH] <i>eller</i> MOV SSE [nnKMH] <i>eller</i> MOV S [nnKMH] <i>eller</i> MOV SSW [nnKMH] <i>eller</i> MOV SW [nnKMH] <i>eller</i> MOV WSW [nnKMH] <i>eller</i> MOV W [nnKMH] <i>eller</i> MOV WNW [nnKMH] <i>eller</i> MOV NW [nnKMH] <i>eller</i> MOV NNW [nnKMH] (<i>eller</i> MOV N [nnKT] <i>eller</i> MOV NNE [nnKT] <i>eller</i> MOV NE [nnKT] <i>eller</i> MOV ENE [nnKT] <i>eller</i> MOV E [nnKT] <i>eller</i> MOV ESE [nnKT] <i>eller</i> MOV SE [nnKT] <i>eller</i> MOV SSE [nnKT] <i>eller</i> MOV S [nnKT] <i>eller</i> MOV SSW [nnKT] <i>eller</i> MOV SW [nnKT] <i>eller</i> MOV WSW [nnKT] <i>eller</i> MOV W [nnKT] <i>eller</i> MOV WNW [nnKT] <i>eller</i> MOV NW [nnKT] <i>eller</i> MOV NNW [nnKT]) <i>eller</i> STNR	
15	Ændringer i intensitet (C) ⁽³⁾	Forventede ændringer i intensitet	INTSF <i>eller</i> WKN <i>eller</i> NC	
16	Forudsagt tidspunkt (C) ⁽³⁾ , ⁽⁴⁾ , ⁽⁹⁾	Angivelse af det forudsagte tidspunkt for fænomenet	FCST AT nnnnZ	—
17	TC forudsagt position (C) ⁽⁷⁾	Forudsagt position af TC-centret	TC CENTRE PSN Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] <i>eller</i> TC CENTRE PSN Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] CB ⁽¹¹⁾	—
18	Forudsagt position (C) ⁽³⁾ , ⁽⁴⁾ , ⁽⁵⁾ , ⁽⁹⁾	Fænomenets forudsagte position ved udløbet af SIGMET's gyldighedsperiode ⁽¹²⁾	Nnn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Nnnn[nn] Ennn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Snn Ennn[nn] <i>eller</i> N OF Nnn[nn] <i>eller</i> S OF Nnn[nn] <i>eller</i> N OF Snn[nn] <i>eller</i> S OF Snn[nn] [OG] W OF Wnnn[nn] <i>eller</i> E OF Wnnn[nn] <i>eller</i> W OF Ennn[nn] <i>eller</i> E OF Ennn[nn] <i>eller</i> N OF Nnn[nn] <i>eller</i> N OF Snn[nn] OG S OF Nnn[nn] <i>eller</i> S OF Snn[nn] <i>eller</i> W OF Wnnn[nn] <i>eller</i> W OF Ennn[nn] OG E OF Wnnn[nn] <i>eller</i> E OF Ennn[nn] <i>eller</i> N OF LINE <i>eller</i> NE OF LINE <i>eller</i> E OF LINE <i>eller</i> SE OF LINE <i>eller</i> S OF LINE <i>eller</i> SW OF LINE <i>eller</i> W OF LINE <i>eller</i> NW OF LINE Nnn[nn]	—

Ref.	Element	Detaljeret indhold	SIGMET-model	AIRMET-model
			<i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] — Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] [- Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn]] [OG N OF LINE <i>eller</i> NE OF LINE <i>eller</i> E OF LINE <i>eller</i> SE OF LINE <i>eller</i> S OF LINE <i>eller</i> SW OF LINE <i>eller</i> W OF LINE <i>eller</i> NW OF LINE Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] — Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn]]] <i>eller</i> WI Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] — Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] — Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] — Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] ⁽⁶⁾ <i>eller</i> ENTIRE FIR <i>eller</i> ENTIRE UIR <i>eller</i> ENTIRE FIR/UIR <i>eller</i> ENTIRE CTA <i>eller</i> NO VA EXP ⁽¹³⁾ <i>eller</i> WI nnKM (<i>eller</i> nnNM) OF Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] ⁽⁸⁾ <i>eller</i> WI nnnKM (<i>eller</i> nnnNM) OF TC CENTRE ⁽⁷⁾	
19	Gentagelse af elementer (C) ⁽¹⁴⁾	Gentagelse af elementer omfattet af en SIGMET for vulkansk aske sky eller tropisk cyklon	[OG] ⁽¹⁴⁾	—
20	Ny linje, hvis elementer gentages ELLER			
21	Annullering af SIGMET/AIRMET (C)	Annullering af SIGMET/AIRMET med henvisning til dennes id	CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn <i>eller</i> CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR ⁽¹³⁾	CNL AIRMET [n][n]n nnnnnn/nnnnnn

(1) Bruges kun når SIGMET/AIRMET udstedes for at angive, at der foregår en test eller øvelse. Når ordet "TEST" eller forkortelsen "EXER" er medtaget, kan meddelelsen indeholde oplysninger, som ikke bør anvendes operationelt, eller ender ellers umiddelbart efter ordet "TEST".

(2) Anvendes til unavngivne tropiske cykloner.

(3) I tilfælde af vulkansk askesky, som dækker mere end ét område inden for FIR'en, kan disse elementer om nødvendigt gentages. Hvert sted og forudsagt position skal forsynes med en observerete eller forudsagt tid.

- (4) I tilfælde af cumulonimbuskyer i tilknytning til en tropisk cyklon som dækker mere end ét område inden for FIR'en, kan disse elementer om nødvendigt gentages. Hvert sted og forudsagt position skal forsynes med en observerede eller forudsagt tid.
- (5) Hvad angår SIGMET for radioaktiv sky anvendes kun elementerne "sted" og "forudsagt position" inden for (WI).
- (6) Antallet af koordinater bør holdes på et minimum og bør normalt ikke overstige syv.
- (7) Kun for SIGMET for tropiske cykloner.
- (8) Kun for SIGMET for radioaktiv sky. En radius på op til 30 km (eller 16 sømil) fra kilden og en vertikal udstrækning fra overfladen (SFC) til den øvre grænse for FIR/UIR eller CTA skal anvendes.
- (9) Elementerne "forudsagt tidsperiode" og "forudsagt position" må ikke anvendes sammen med elementet "bevægelse eller forventet bevægelse".
- (10) Hvad angår SIGMET for radioaktiv sky anvendes kun stationær (STNR) for elementet "bevægelse eller forventet bevægelse".
- (11) Betegnelsen "CB" anvendes, når den forudsagte position for cumulonimbuskyen er medtaget.
- (12) Den forudsagte position for cumulonimbuskyer (CB) i forbindelse med tropiske cykloner vedrører den forudsagte tid for den tropiske cyklons centerposition, ikke afslutningen af SIGMET's gyldighedsperiode.
- (13) Kun for SIGMET for vulkansk aske.
- (14) Anvendes til mere end én vulkansk askesky eller cumulonimbuskyer i tilknytning til en tropisk cyklon, der samtidig påvirker den pågældende FIR.

Tillæg 6 til Bilag V - Model for underretning om vulkansk aske

Signaturforklaring:

M = skal indgå obligatorisk

O = kan inddrages

C = kan indgå, når det er relevant

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: Det er obligatorisk at indsætte et kolon (":") efter hver overskrift for elementer.

Note 4: Rækkerne i kolonnen »Ref.« er kun medtaget af hensyn til klarheden og overskueligheden og indgår ikke i rådgivningen vedrørende vulkansk aske.

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)
1	Angivelse af typen af melding (M)	Type af melding	VA ADVISORY
2	Ny linje		
3	Statusindikator (c) ⁽¹⁾	Indikator for test eller øvelse	STATUS: TEST <i>eller</i> EXER
4	Ny linje		
5	Afsendelsestidspunkt (M)	År, måned, dag, tidspunkt i UTC	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ
6	Ny linje		
7	Betegnelse for VAAC (M)	Betegnelse for VAAC	VAAC: nnnnnnnnnnnn
8	Ny linje		
9	Vulkanens navn (M)	Vulkanens navn og IAVCEI-nummer (International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior)	VULKAN: nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn] <i>eller</i> UNKNOWN <i>eller</i> UNNAMED
10	Ny linje		
11	Vulkanens beliggenhed (M)	Vulkanens beliggenhed i grader og minutter	PSN: Nnnnn <i>eller</i> Snnnn Wnnnnn <i>eller</i> Ennnnn <i>eller</i> UNKNOWN
12	Ny linje		
13	Stat eller region (M)	Stat, eller region hvis asken ikke meldes at befinde sig over en stat	OMRÅDE: nnnnnnnnnnnnnnnnnn <i>eller</i> UNKNOWN

Ref.	Element	Detaljeret	Model(ler)	
14	Ny linje			
15	Toppens elevation (M)	Toppens elevation i m (eller ft)	TOPPENS ELEV:	nnnnM (eller nnnnnFT) eller SFC eller UNKNOWN
16	Ny linje			
17	Melding nr. (M)	Melding nr.: Fuld angivelse af år og melding nr. (særskilt sekvens for hver vulkan)	MELDING NR:	nnnn/nnnn
18	Ny linje			
19	Informationskilde (M)	Informationskilde angives i fritekst	INFO-KILDE:	Fritekst på op til 32 karakterer
20	Ny linje			
21	Farvekode (O)	Luftfartsfarvekode	LUFTFARTS-FARVEKODE:	RED eller ORANGE eller YELLOW eller GREEN eller UNKNOWN eller NOT GIVEN eller NIL
22	Ny linje			
23	Nærmere oplysninger om udbrud (M) ⁽²⁾	Nærmere oplysninger om udbrud (herunder dag/tidspunkt for udbrud(ene))	NÆRMERE OPLYSNINGER OM UDBRUD:	Fritekst på op til 64 karakterer eller UNKNOWN
24	Ny linje			
25	Observationstidspunkt (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
26	Ny linje			
27	Observerede eller estimerede 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:	TOP FLnnn eller SFC/FLnnn eller FLnnn/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]] 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 WIND FLnnn/nnn nnn/nn[n]KT ⁽³⁾ eller WIND FLnnn/nnn VRBnnKT eller WIND SFC/FLnnn nnn/nn[n]KT eller WIND SFC/FLnnn VRBnnKT
28	Ny linje			

Ref.	Element	Detaljeret	Model(ler)	
29	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 <i>eller</i> FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)]Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] – Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn][– Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] – Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn]] ⁽⁴⁾ , ⁽⁵⁾ <i>eller</i> NO VA EXP <i>eller</i> NOT AVBL <i>eller</i> NOT PROVIDED
30	Ny linje			
31	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 <i>eller</i> FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] – Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn][– Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] – Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn]] ⁽⁴⁾ , ⁽⁵⁾ <i>eller</i> NO VA EXP <i>eller</i> NOT AVBL <i>eller</i> NOT PROVIDED
32	Ny linje			
33	Forudsagt højde og position af de vulkanske askeskyer (+ 18 HR) (M)	Dag og tidspunkt (i UTC) (18 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 +18 HR:	nn/nnnnZ SFC <i>eller</i> FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] – Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn][– Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] – Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn]] ⁽⁴⁾ , ⁽⁵⁾ <i>eller</i> NO VA EXP <i>eller</i> NOT AVBL <i>eller</i> NOT PROVIDED
34	Ny linje			
35	Bemærkninger (M) ⁽²⁾	Bemærkninger efter behov	RMK:	Fritekst på op til 256 karakterer <i>eller</i> NIL
36	Ny linje			
37	Næste underretning (M)	År, måned, dag og tidspunkt i UTC	NXT ADVISORY:	nnnnnnnn/nnnnZ <i>eller</i> NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ <i>eller</i> NO FURTHER ADVISORIES <i>eller</i> WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ

(1) Bruges kun, når meldingen udstedes for at angive, at der foregår en test eller en øvelse. Når ordet "TEST" eller forkortelsen "EXER" er medtaget, kan meddelelsen indeholde oplysninger, som ikke bør anvendes operationelt, eller ender ellers umiddelbart efter ordet "TEST".

(2) Begrebet "resuspended" anvendes for vulkanske askeforekomster, der løftes af vinden.

(3) Hvis der meldes om en vulkansk askesky (f.eks. AIREP), men den ikke kan påvises i satellitdata.

- (4) En ret linje mellem to punkter på et kort i Mercator-projektionen eller en lige linje mellem to punkter, som krydser længdelinjerne i en konstant vinkel.
- (5) Op til 4 udvalgte lag.

Tillæg 7 til Bilag V - Model for en underretning om tropiske cykloner

Signaturforklaring:

- M = skal indgå obligatorisk
 C = kan indgå, når det er relevant
 O = kan inddrages
 = = en dobbelt linje angiver, at den efterfølgende tekst bør 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:** Det er obligatorisk at indsætte et kolon (":") efter hver overskrift for elementer.
- Note 4:** Rækkerne i kolonnen "Ref." er kun metaget af hensyn til klarheden og overskueligheden og indgår ikke i rådgivningen vedrørende vulkansk aske.

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)
1	Angivelse af typen af melding (M)	Type af melding	TC ADVISORY
2	Ny linje		
3	Statusindikator (C) (¹)	Indikator for test eller øvelse	STATUS: TEST <i>eller</i> EXER
4	Ny linje		
5	Afsendelsestidspunkt (M)	År, måned, dag og tidspunkt i UTC for udstedelsen	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ
6	Ny linje		
7	Betegnelse for TCAC (M)	Betegnelse for TCAC (stedindikator eller fulde navn)	TCAC: nnnn <i>eller</i> nnnnnnnnnn
8	Ny linje		
9	Den tropiske cyklons navn (M)	Den tropiske cyklons navn eller »NN« for en unavngiven tropisk cyklon	TC: nnnnnnnnnnnn <i>eller</i> NN
10	Ny linje		
11	Melding nr. (M)	Rådgivning: Fuld angivelse af år og melding nr. (særskilt sekvens for hver tropisk cyklon)	MELDING NR: nnnn/[n][n][n]n
12	Ny linje		

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)	
13	Centrets observerede position (M)	Dag og klokkeslæt (UTC) og position for den tropiske cyklons centrum (i grader og minutter)	OBS POS:	nn/nnnnZ Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn]
14	Ny linje			
15	Observeret CB-sky (O) ⁽²⁾	Placering af CB-skyen (med henvisning til breddegrad og længdegrad (i grader og minutter) og vertikal udstrækning (flyveniveau)	CB:	WI nnnKM (<i>eller</i> nnnNM) OF TC CENTRE <i>eller</i> WI ⁽³⁾ Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] – Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] – Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn] – [Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Enn[nn] – Nnn[nn] <i>eller</i> Snn[nn] Wnnn[nn] <i>eller</i> Ennn[nn]] TOP [ABV <i>eller</i> BLW] FLnnn NIL
16	Ny linje			
17	Bevægelsesretning og -hastighed (M)	Bevægelsesretning og -hastighed angives i henholdsvis 16 kompasretninger og km/t (<i>eller</i> kt) <i>eller</i> som stationær (< 2 km/t (1 kt))	MOV:	N nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> NNE nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> NE nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> ENE nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> E nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> ESE nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> SE nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> SSE nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> S nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> SSW nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> SW nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> WSW nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> W nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> WNW nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> NW nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> NNW nnKMH (<i>eller</i> KT) <i>eller</i> STNR
18	Ny linje			
19	Ændringer i intensitet (M)	Ændringer i den maksimale vindhastighed ved jorden på observationstidspunktet	INTST CHANGE:	INTSF <i>eller</i> WKN <i>eller</i> NC
20	Ny linje			
21	Centralt tryk (M)	Centralt tryk (i hPa)	C:	nnnHPA
22	Ny linje			
23	Maksimal vind ved jorden (M)	Maksimal vind ved jorden nær centrum (målt i gennemsnit over 10 minutter, i kt)	MAX WIND:	nn[n]KT
24	Ny linje			

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)	
25	Udsigt for centerets position (+ 6 HR) (M)	Dag og tidspunkt (i UTC) (6 timer fra »DTG«, jf. punkt 5); Udsigten (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]
26	Ny linje			
27	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (+ 6 HR) (M)	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (6 timer fra »DTG«, jf. punkt 5)	FCST MAX WIND +6 HR:	nn[n]KT
28	Ny linje			
29	Udsigt for centerets position (+ 12 HR) (M)	Dag og tidspunkt (i UTC) (12 timer fra »DTG«, jf. punkt 5); Udsigten (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]
30	Ny linje			
31	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (+12 HR) (M)	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (12 timer fra »DTG«, jf. punkt 5)	FCST MAX WIND +12 HR:	nn[n]KT
32	Ny linje			
33	Udsigt for centerets position (+ 18 HR) (M)	Dag og tidspunkt (i UTC) (18 timer fra »DTG«, jf. punkt 5); Udsigten (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]
34	Ny linje			
35	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (+18 HR) (M)	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (18 timer fra »DTG«, jf. punkt 5)	FCST MAX WIND +18 HR:	nn[n]KT
36	Ny linje			
37	Udsigt for centerets position (+ 24 HR) (M)	Dag og tidspunkt (i UTC) (24 timer fra »DTG«, jf. punkt 5); Udsigten (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]
38	Ny linje			
39	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (+24 HR) (M)	Udsigt for den maksimale vind ved jorden (24 timer fra »DTG«, jf. punkt 5)	FCST MAX WIND +24 HR:	nn[n]KT
40	Ny linje			

Ref.	Element	Detaljeret indhold	Model(ler)	
41	Bemærkninger (M)	Bemærkninger efter behov	RMK:	Fritekst på op til 256 karakterer <i>eller</i> NIL
42	Ny linje			
43	Forventet tidspunkt for udstedelse af næste underretning (M)	Forventet år, måned, dag og tidspunkt (UTC) for udstedelse af næste underretning.	NXT MSG:	[BFR] nnnnnnnn/nnnnZ <i>eller</i> NO MSG EXP

- (1) Bruges kun, når meldingen udstedes for at angive, at der foregår en test eller en øvelse. Når ordet "TEST" eller forkortelsen "EXER" er medtaget, kan meddelelsen indeholde oplysninger, som ikke bør anvendes operationelt, eller ender ellers umiddelbart efter ordet "TEST".
- (2) I tilfælde af CB-skyer i tilknytning til tropisk cyklon, som dækker mere end ét område i ansvarsområdet, kan disse elementer om nødvendigt gentages.
- (3) Antallet af koordinater bør holdes på et minimum og bør normalt ikke overstige syv.

Tillæg 8 til Bilag V - 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

Bemærk: Rækkerne i kolonnen "Ref." er kun metaget af hensyn til klarheden og overskueligheden og indgår ikke i modellen.

Ref.	Elementer	Interval	Detaljeringsgrad
1	Toppens elevation: FT	000 – 27 000	1
	M	000 – 8 100	1
2	Underretning nr.: For VA (index) ⁽¹⁾	000 – 2 000	1
	For TC (index) ⁽¹⁾	00 - 99	1
3	Maksimal vind ved jorden: KT	00 - 99	1
4	Centralt tryk: Hpa	850 - 1050	1
5	Vindhastighed ved jorden: KT	30 - 99	1
6	Sigtbarhed ved jorden: M	0000 – 0750	50
	M	0800 – 5 000	100
7	Sky: højde af base: FT	000 – 1 000	100
8	Sky: højde af toppen: FT	000 – 9 900	100
	FT	10 000 – 60 000	1 000
9	Breddegrader: ° (grader)	00 - 90	1
	(minutter)	00 - 60	1
10	Længdegrader: ° (grader)	000 – 180	1
	(minutter)	00 - 60	1
11	Flyveniveauer:	000 - 650	10
12	Bevægelse: KMH	0 – 300	10
	KT	0 - 150	5

(1) ikkedimensionelt

	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	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	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 lufttrafiktjenester. 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 tilrådgivelsesstillelse.
	AFDELING 2 – DATAKVALITETSSTYRING
AIS	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	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	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	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	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	AIS.OR.225 Metadata AIS-udøvere skal indsamle og opbevare metadata.
AIS	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	AIS.OR.235 Fejlrapportering, fejlmåling og korrigerende handlinger AIS-udøvere skal sikre, at fejlrapportering, fejlmåling og ordninger vedrørende korrigerende handlinger etableres og vedligeholdes.
AIS	AIS.OR.240 Databegrænsninger AIS-udøvere skal i luftfartsinformationsprodukterne, bortset fra NOTAM, udpege de luftfartsdata og luftfartsinformation, der ikke opfylder DQR.
AIS	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	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	AIS.OR.305 Luftfartsinformationspublikation (AIP) AIS-udøvere skal udstede en AIP.
AIS	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	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	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	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	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	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	AIS.OR.340 Metadatakrav Hvert datasæt skal indeholde et sæt minimumsmetadata, der skal stilles til rådighed for den næste bruger.
AIS	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	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	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	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	AIS.OR.365 Flyvepladskortlægningsdatasæt AIS-udøvere skal sikre, at flyvepladskortlægningsdatasæt, hvis de foreligger, stilles til rådighed i overensstemmelse med punkt AIS.TR.365.
AIS	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	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	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	AIS.OR.500 Generelt – opdatering af luftfartsinformationsprodukter AIS-udøvere skal sikre, at luftfartsdata og luftfartsinformation ændres eller genudstedes, således at de holdes ajourført.
AIS	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	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	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 delsat, der kun omfatter forskelle i forhold til det tidligere udstedte komplette datasæt.
AFDELING 6 — KRAV TIL PERSONALE	
AIS	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	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	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	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	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	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	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	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 Standardiseringsorganisations (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	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 (månedsnavn) 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	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 løbsbladsside 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	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	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 vejrfænomeners 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	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-kommunikationstjenesters 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 tilbagevenden 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 tilbagevenden 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 stående vand på 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 stedbetejgnelses-, 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 flyvepladsers/helikopterflyvepladsers 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, stående vand 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.

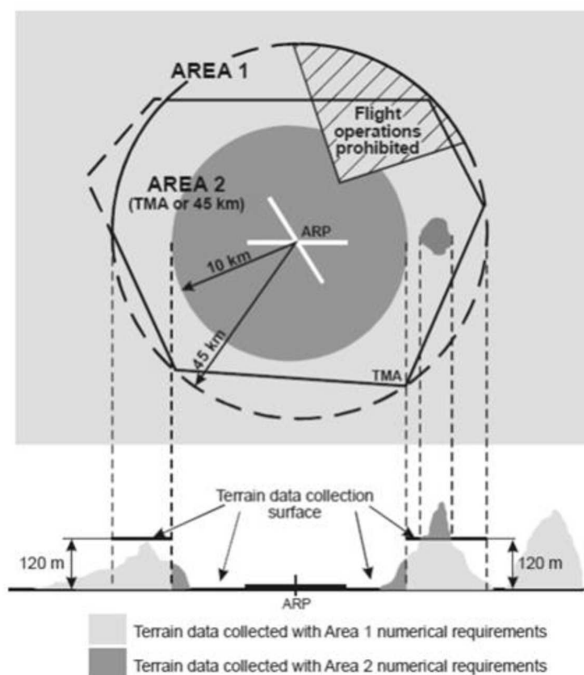
	l) Hver NOTAM skal være så kort som muligt og opstillet således, at dens betydning er klar, uden at der er behov for at henvise til et andet dokument. m) En NOTAM, der indeholder permanente oplysninger eller midlertidige oplysninger med en lang gyldighedsperiode, skal indeholde relevante henvisninger 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 lufttrafik, 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	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	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	AIS.TR.345 AIP-datasæt a) AIP-datasættet skal indeholde data om følgende emner, herunder de angivne egenskaber, hvis det er relevant: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dataemner</th><th>Tilknyttede egenskaber som et minimum</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	Dataemner	Tilknyttede egenskaber som et minimum		
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
Bane	Designation, nominel længde, nominel 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	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	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 terrænefeatures 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

AIS.TR.360 Hinderingsdatasæt

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

a) hinderingsdataelementer er features, der skal være repræsenteret i datasættene som punkter, linjer eller polygoner;

b) alle typer af fastlagte hinderingsfeatures 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 afgangsuretningen, 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.

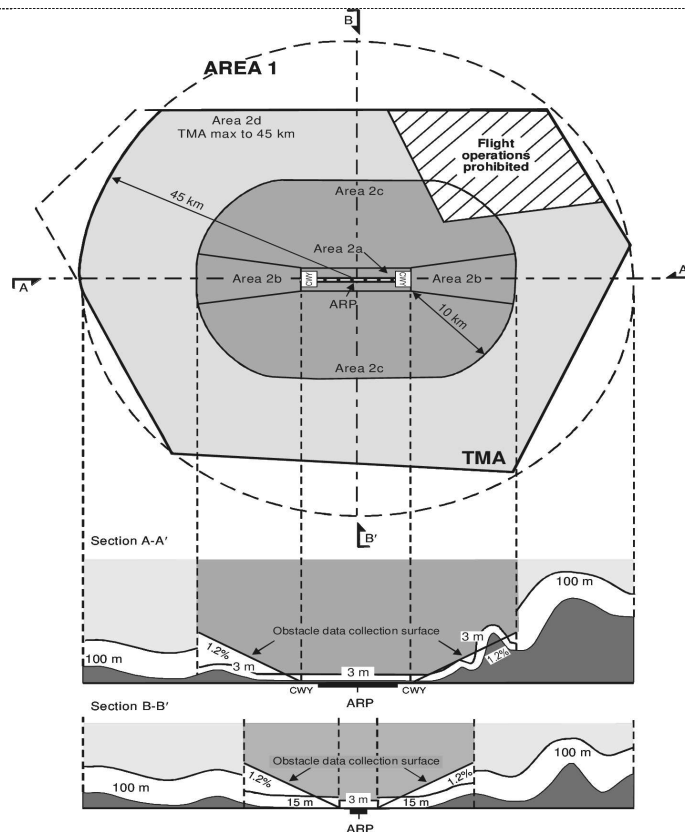
d) i de dele af område 2, hvor flyveoperationer er forbudt på grund af meget højt terræn eller andre lokale restriktioner og/eller forskrifter, skal hindringsdata indsamles og registreres i overensstemmelse med de numeriske krav til område 1;

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; og
- (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	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	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	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	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 menu-drevet 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	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	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	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	AIS.TR.515 Opdateringer af datasæt a) Opdateringsintervallet for AIP-datasættet og datasættene for instrumentflyvning skal specificeres i dataproduktspecifikationen. 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 til Bilag VI - INDHOLD AF LUFTFARTSINFORMATIONSPUBLIKATION (AIP)
	DEL 1 — GENERELT (GEN)
AIS	Hvis AIP udarbejdes i ét bind, skal a) forordet, b) fortegnelsen over AIP-ændringer, c) fortegnelsen over AIP-tillæg, d) tjeklisten over AIP-sider, og e) 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 a) et særskilt forord, b) en fortegnelse over AIP-ændringer, c) en fortegnelse over AIP-tillæg, d) en tjekliste over AIP-sider, og e) en liste over aktuelle håndrettelser, indføres i hvert bind.
AIS	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) ophavsretspolitik, hvis det er relevant; 6) kontaktoplysninger i tilfælde af, at der konstateres fejl eller udeladelser i AIP.
AIS	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.

AIS	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.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	GEN 0.6 Indholdsfortegnelse for del 1 En liste over afsnit og underafsnit i del 1 — generelt (GEN).
GEN 1 - NATIONALE FORSKRIFTER OG KRAV	
AIS	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.
AIS	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.

AIS	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.
AIS	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.
AIS <i>Anm.: For Færøerne og Grønland gælder BL 5-50, der gennemfører forordning (EU) nr. 965/2012</i>	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) nødlokaliseringsender (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.
AIS	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.
AIS	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	
AIS	GEN 2.1.1 Måleenheder Måleenheder Beskrivelse af de anvendte måleenheder, herunder en tabel over måleenheder.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	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 nøjagtighedskraverne i ICAO's bilag 11 og 14.
AIS	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 nøjagtighedskraverne i ICAO's bilag 14.
AIS	GEN 2.1.5 Luftfartøjsnationalitetsmærker og -registreringsmærker Angivelse af medlemsstatens luftfartøjsnationalitetsmærker og -registreringsmærker.
AIS	GEN 2.1.6 Helligdage En liste over helligdage med angivelse af berørte tjenester.
AIS	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)«.
AIS	GEN 2.3 Kortsymboler En liste over kortsymboler ordnet i henhold til kortserien, hvis der anvendes symboler.
AIS	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).
AIS	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).
AIS	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.
AIS	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
AIS	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.
AIS	GEN 3.1.2 Ansvarsområde Ansvarsområdet for AIS.
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.
AIS	GEN 3.1.4 AIRAC-systemet En kort beskrivelse af AIRAC-systemet, herunder en oversigt over nuværende og kommende AIRAC-datoer.
AIS	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.
AIS	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
AIS	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.
AIS	GEN 3.2.2 Vedligeholdelse af kort Kort beskrivelse af, hvordan aeronautiske kort revideres og ændres.
AIS	GEN 3.2.3 Indkøbsordninger Nærmere oplysninger om, hvordan kort kan anskaffes, og som indeholder følgende: 1) 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.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	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 indeksskort anvendes til at angive dækningsområdet og arkets layout for det aeronautiske kort — ICAO 1:500 000.
AIS	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 salgsgenturer; 2) postadresse; 3) telefonnummer; 4) telefaxnummer; 5) e-mailadresse; 6) AFS-adresse; 7) URL-adresse, hvis en sådan haves.
AIS	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)
AIS	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.
AIS	GEN 3.3.2 Ansvarsområde Kort beskrivelse af det ansvarsområde, for hvilket ATS udøves.
AIS	GEN 3.3.3 Typer af tjenester Kort beskrivelse af hovedtyperne af udøvede lufttrafiktjenester.

AIS	GEN 3.3.4 Koordinering mellem operatøren og ATS De generelle betingelser for koordinering mellem operatøren og lufttrafiktjenesterne.
AIS	GEN 3.3.5 Minimumsflyvehøjde over havet De kriterier, der anvendes til at fastsætte minimumsflyvehøjder.
AIS	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
AIS	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 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.
AIS	GEN 3.4.2 Ansvarsområde Kort beskrivelse af det ansvarsområde, for hvilket telekommunikationstjenesten udøves.
AIS	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.
AIS	GEN 3.4.4 Krav og betingelser Kort beskrivelse af de krav og betingelser, på hvilke kommunikationstjenesten stilles til rådighed.
AIS	GEN 3.4.5 Diverse Eventuel yderligere information (f.eks. udvalgte udsendelsesstationer, telekommunikationsdiagram).
	GEN 3.5 Meteorologiske tjenester
AIS	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 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; 9) en angivelse, hvis tjenesten ikke er tilgængelig i 24 timer om dagen og syv dage om ugen.
AIS	GEN 3.5.2 Ansvarsområde Kort beskrivelse af området og/eller luftruter, for hvilket den meteorologiske tjeneste udøves.
AIS	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-udsigt; 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.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	GEN 3.5.6 Luftfartøjsmeldinger Krav til udarbejdelse og transmission af luftfartøjsmeldinger pålagt af udøveren af meteorologiske tjenester, hvis dette er nødvendigt.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	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)
AIS	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.
AIS	GEN 3.6.2 Ansvarsområde Kort beskrivelse af det ansvarsområde, inden for hvilket der udøves SAR-tjenester.
AIS	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.
AIS	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, bjergning og reparation, eller bjærgning af luftfartøjer, der er bortkommet eller beskadiget, enten med luftbåren anmeldelse alene eller efter meddelelse af flyveplaner.
AIS	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.
AIS	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)

AIS	<i>Der kan henvises til, hvor nærmere oplysninger om de faktiske afgifter kan findes, hvis de ikke er specificeret i dette kapitel.</i>
AIS	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.
AIS	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)	
AIS	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.
AIS	ENR 0.6 Indholdsfortegnelse for del 2 En liste over afsnit og underafsnit i del 2 — en-route.
ENR 1 - GENERELLE REGLER OG PROCEDURER	
AIS	ENR 1.1 Generelle regler De generelle regler som anvendt i medlemsstaten skal offentliggøres.
AIS	ENR 1.2 Visuelflyveregler Visuelflyvereglerne som anvendt i medlemsstaten skal offentliggøres.

AIS	ENR 1.3 Instrumentflyveregler Instrumentflyvereglerne som anvendt i medlemsstaten skal offentliggøres.
AIS	ENR 1.3.1 Regler gældende for alle IFR-flyvninger
AIS	ENR 1.3.2 Regler gældende for IFR-flyvninger i kontrolleret luftrum
AIS	ENR 1.3.3 Regler gældende for IFR-flyvninger uden for kontrolleret luftrum
AIS	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.
AIS	ENR 1.4 ATS-luftrumsklassifikation og -beskrivelse
AIS <i>Anm.: For Færøerne og Grønland gælder for denne bestemmelse BL 7-1 i stedet for forordning (EU) nr. 923/2012</i>	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.
AIS	ENR 1.4.2 ATS-luftrumsbeskrivelse Andre ATS-luftrumsbeskrivelser, alt efter hvad der er relevant, herunder generelle beskrivelser i tekstform.
AIS	ENR 1.5 Venteflyvnings-, indflyvnings- og udflyvningsprocedurer
AIS	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 afgangsprocedurer.
AIS	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 indføjes en note herom sammen med en henvisning til, hvor de specifikke procedurer kan findes.
AIS	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.
AIS	ENR 1.5.4 Andre relevante oplysninger og procedurer Kort beskrivelse af yderligere oplysninger, f.eks. indgangsprocedurer, slutindflyvningsopretning, venteprocedurer og -mønstre.
AIS	ENR 1.6 ATS-overvågningstjenester og -procedurer
AIS	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.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	ENR 1.7 Højdemålerindstillingsprocedurer

AIS	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.
AIS	ENR 1.8 ICAO's regionale supplerende procedurer Der forelægges regionale supplerende procedurer (SUPP) for hele ansvarsområdet.
AIS	ENR 1.9 Lufttrafikregulering (ATFM) og luftrumsstyring Kort beskrivelse af ATFM-systemer og luftrumsstyring, herunder: 1) ATFM-struktur, tjenesteområde, udførte 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.
AIS	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 flyveplanssystem; og 3) ændringer af en indgivet flyveplan.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	ENR 1.13 Ulovlige handlinger

	Der skal forelægges passende procedurer, som skal anvendes, hvis ulovlige handlinger forekommer.
AIS	ENR 1.14 Lufttrafikhændelser Beskrivelse af systemet til rapportering om lufttrafikhændelser, herunder: 1) definition af lufttrafikhændelser; 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
AIS	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 lytttevagt 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 lytttevagt 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.
AIS	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
AIS	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).
AIS	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).
AIS	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).
AIS	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).
AIS	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 ruteføring (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 ruteføring, restriktioner for anvendelsen af waypoints til direkte ruteføringer og angivelse i flyveplanen (punkt 15). Forudsætningerne for udstedelse af ATC-klareringer skal beskrives.
AIS	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
AIS	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.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	ENR 4.5 Luftfartslys – en-route En liste over luftfartslys og andre lysfyr, 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 candelae; 3) signalets karakteristika; 4) driftstid; og 5) bemærkninger.
ENR 5 - NAVIGATIONSADVARSLER	
AIS	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.
AIS	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.
AIS	ENR 5.3 Andre aktiviteter af farlig karakter og andre potentielle farer
AIS	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.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	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.

AIS	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
AIS	ICAO's en-route- og indeks-kort skal medtages i dette afsnit.
	DEL 3 — FLYVEPLADSER (AD)
AIS	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.
AIS	AD 0.6 Indholdsfortegnelse for del 3 En liste over afsnit og underafsnit i del 3 — flyvepladser (AD).
	AD 1. FLYVEPLADSER/HELIKOPTERFLYVEPLADSER — INDLEDNING
AIS	AD 1.1 Flyvepladsens/helikopterflyvepladsens disponibilitet og brugsvilkår
AIS	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.
AIS	AD 1.1.2 Anvendelse af militære luftbaser Eventuelle forskrifter og procedurer vedrørende civil brug af militære luftbaser.
AIS	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.
AIS	AD 1.1.4 Flyvepladsens operationelle minima Nærmere oplysninger om flyvepladsens operationelle minima, som anvendes af medlemsstaten.
AIS	AD 1.1.5 Andre oplysninger Andre oplysninger af lignende art, hvis det er relevant.

AIS	AD 1.2 Rednings- og brandslukningstjenester (RFFS) og sneberedskabsplan
AIS	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.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	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.
AIS	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
AIS	**** 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.
AIS	**** AD 2.2 Flyvepladsers geografiske og administrative data Flyvepladsers geografiske og administrative data skal offentliggøres, herunder: 1) flyvepladens 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.
AIS	**** 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-meldekontor (ARO); 6) MET-briefingkontor; 7) ATS; 8) tankning; 9) håndtering; 10) luftfartssikkerhed; 11) afisning; og 12) bemærkninger.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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 indføjes en note herom i dette underafsnit.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** AD 2.12 Banens fysiske karakteristika En nærmere beskrivelse af baners 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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 sætningsområdet (TLOF-områdets) 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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 instrumentlandingssystemet (ILS)/mikrobølgelandingssystemet (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), tjenesteudøver 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-referencepunktet afrundet til nærmeste meter eller ft og referencepunktets 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-referencepunktet 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** AD 2.21 Støjbegrænsningsprocedurer En nærmere beskrivelse af de støjbegrænsningsprocedurer, der er indført på flyvepladsen.
AIS	**** AD 2.22 Flyveprocedurer En nærmere beskrivelse af vilkår og flyveprocedurer, herunder radar- og/eller ADS-B-procedurer, som er fastlagt på grundlag af luftrumets 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.
AIS	**** 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-enheder 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.
AIS	**** 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 transitruter); 8) standard udflyvningskort — instrument — ICAO; 9) kort over området — ICAO (ankomst- og transitruter); 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
AIS	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
AIS	**** 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.
AIS	**** 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) helikopterflyvepladselevation 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 haves. 7) trafiktyper, der har tilladelse til at benytte helikopterflyvepladsen (IFR/VFR) og

	8) bemærkninger.
AIS	**** 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-meldekontor (ARO); 6) MET-briefingkontor; 7) ATS; 8) tankning; 9) håndtering; 10) luftfartssikkerhed; 11) afisning; og 12) bemærkninger.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** AD 3.8 Forpladser, rulleveje og kontrolpladser/positionsdata Nærmere oplysninger om de fysiske karakteristika af forpladser, rulleveje og steder/positioner for designede 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 indføres en note herom i dette underafsnit.
AIS	**** 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 lufttransitruitemarkører; og 3) bemærkninger.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** AD 3.12 Helikopterflyvepladsdata En nærmere beskrivelse af helikopterflyvepladsens dimensioner og oplysninger i forbindelse hermed, herunder: 1) helikopterflyvepladsens type — overfladeniveau, hævet eller helikopterdæk; 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, geoideundulation 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.

AIS	**** 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.
AIS	**** 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-området; 4) karakteristika og position for sigtepunktslys; 5) karakteristika og position for TLOF-lyssystemet; og 6) bemærkninger.
AIS	**** AD 3.15 Anden belysning, sekundær strømforsyning Beskrivelse af anden belysning og sekundær strømforsyning, herunder: 1) beliggenhed, karakteristika og driftstid for helikopterflyvepladsfyrr; 2) position og belysning af vindretningsindikator (WDI); 3) rullevejskant- og rullevejscenterlinjelys; 4) sekundær strømforsyning, herunder omkoblingstid; og 5) bemærkninger.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** AD 3.20 Støjbegrænsningsprocedurer En nærmere beskrivelse af de støjbegrænsningsprocedurer, der er indført på helikopterflyvepladsen.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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.
AIS	**** 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 transitruter); 3) standard udflyvningskort — instrument — ICAO; 4) kort over området — ICAO (ankomst- og transitruter); 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 til Bilag VI - NOTAM-FORMAT

Prioritetsindikator											→	
Adresse												
<<=												
Dato og klokkeslæt for indgivelse											→	
Indikator for ophavsmanden											<<=(	
Meldingsserie, nummer og identifikator												
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)										<<=	
Kvalifikatorer												
	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) →				
Gyldighedsperiode												
Fra (datotidsgruppe)				B)								→
Til (PERM eller datotidsgruppe)				C)							EST* PERM*	<<=
Tidsplan (hvis det er relevant)				D)							→	
											<<=	
NOTAM's tekst: Indtastning i klart sprog (ved hjælp af ICAO-forkortelser)												
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 »<i>Aeronautical Information Services Manual</i>« (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, skal der ifm. NOTAM til offentliggørelse af nyt udstyr eller nye tjenester 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«.

Tillæg 3 til Bilag VI - SNOWTAM-FORMAT

Udtrykket "SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SÆRLIG FORBEREDT VINTERBANE)" i pkt. G) anvendes ikke på Færøerne og i Grønland. Udtrykket "STANDING WATER (VANDANSAML ING) i pkt. G) skal læses som "STANDING WATER (STÅENDE VAND)"	(COM- overskrift)	(PRIORITETS- INDIKATOR)	(ADRESSER)															<=				
	(Forkortet overskrift)	(DATO OG TIDSPUNKT FOR INDGIVELSE)	(OPHAVSMANDENS INDIKATOR)	(VALGFRI GRUPPE)															<=			
	S W * *	(SWAA* LØBENUMMER)	(STEDINDIKATOR)	DATO OG TIDSPUNKT FOR VURDERING										(VALGFRI GRUPPE)					<=			
	SNOWTAM →		(Løbenummer) <=										Afsnit om beregning af flyvemaskiners præstation									
	(STEDINDIKATOR FOR FLYVEPLADSEN)															M	A)	<=				
	(DATO/TIDSPUNKT FOR VURDERING (tidspunkt for fuldførelse af vurderingen i UTC))															M	B)	→				
	(DET LAVERE BANEDESIGNATIONSNUMMER)															M	C)	→				
	(KODE FOR BANENS TILSTAND (RWYCC) FOR HVER TREDJEDEL AF BANEN) (Fra banetilstandsvurderingsmatricen (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 eller 6)															M	D)	// →				
	(KONTAMINANTENS PROCENTWISE DÆKNING AF HVER TREDJEDEL AF BANEN)															C	E)	// →				
	DYBDE (i mm) AF LØS KONTAMINATION FOR HVER TREDJEDEL AF BANEN)															C	F)	// →				
(BESKRIVELSE AF TILSTANDEN OVER DEN SAMLEDE BANELÆNGDE (Observeret på hver tredjedel af banen regnet fra tærsklen med det lavere banedesignationsnummer)															M	G)	//					
COMPACTED SNOW (SAMMENPRESSET SNE) DRY (TØR) 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) SLIPPERY WET (GLAT VÅD) SLUSH (SNESJAP) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SÆRLIG FORBEREDT VINTERBANE) 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)															→							

(BREDDEN AF DEN BANE, SOM BANETILSTANDSKODERNE GÆLDER FOR, HVIS DENNE ER SMALLERE END DEN OFFENTLIGGJORTE BREDDEN)	O	H)	<==
Afsnit om situationsbevidsthed			
(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 AFBANEN)	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)	) <=

	BEMÆRKNINGER: 1. * Indtast ICAO-nationalitetsbetegnelserne som angivet i ICAO Doc 7910, del 2, eller en anden ældende flyveplads-identifikator. 2. Oplysninger om andre baner; gentag fra B til H. 3. Oplysninger i afsnittet om situationsbevidsthed gentages for hver bane, rullevej og forplads. Gentag, hvis det er relevant, i forbindelse med rapporteringen. 4. Ord anført i parentes () skal ikke transmitteres. 5. Med hensyn til bogstav A) til T) henvises der til vejledning i udfyldelse af SNOWTAM-formatet, afsnit 1, punkt b).	
UNDERSKRIFT AF OPHAVSMAND (<i>transmitteres ikke</i>)		

	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 MMYYGg (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; MMYYGGg = dato/tidspunkt for observation/måling, hvorved: MM = måned, f.eks. januar = 01, december = 12; YY = dag i måneden; GGg = 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. <i>Parentesen om (BBB) skal anvendes til at angive, at denne gruppe er valgfri.</i> <i>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 (MMYYGGg).</i> 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 (stedindikator på fire bogstaver).

Punkt B — Dato og tidspunkt for vurderingen (datotidsgruppe på 8 cifre, der angiver observationstidspunktet som måned, 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:

- stående vand, værdien 04 rapporteres efterfulgt af den vurderede værdi. Signifikante ændringer 3 mm
- snesjap, værdien 03 rapporteres efterfulgt af den vurderede værdi. Signifikante ændringer 3 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)

SLIPPERY WET (GLAT VÅD)

SLUSH (SNESJAP)

SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SÆRLIG FORBEREDT VINTERBANE)

STANDING WATER (STÅENDE VAND)

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) <i>Er tilstanden ikke rapporteret, skal dette angives ved at indsætte »NR« for den eller de relevante tredjedele af banen.</i> 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 <i>Elementer i afdelingen om situationsbevidsthed skal afsluttes med et punktum.</i> <i>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.</i> Punkt I — Reduceret banelængde. Den gældende banedesignation og den disponible længde i meter skal indsættes (f.eks. nn [L] <i>eller</i> nn [C] <i>eller</i> nn [R] REDUCED TO [n]nnn). Disse oplysninger er betinget af, at NOTAM er blevet offentliggjort med et nyt sæt operative banelængder. Punkt J — Fygesne på banen. Hvis der rapporteres »DRIFTING SNOW« (FYGESNE) indsættes et mellemrum før »DRIFTING SNOW« (RWY nn <i>eller</i> RWY nn[L] <i>eller</i> nn[C] <i>eller</i> nn[R] DRIFTING SNOW). 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 <i>eller</i> RWY nn[L] <i>eller</i> nn[C] <i>eller</i> 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 <i>eller</i> RWY nn[L] <i>eller</i> nn [C] <i>eller</i> 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 <i>eller</i> RWY nn[L] <i>eller</i> nn[C] <i>eller</i> nn[R] SNOWBANK Lnn <i>eller</i> Rnn <i>eller</i> LRnn FM CL). Punkt N — Snedriver på en rullevej. Hvis der findes snedriver på en rullevej, indsættes rullevejens designator med et mellemrum »SNOWBANKS« (SNEDRIVER) (TWY [nn]n <i>eller</i> TWYS [nn]n/[nn]n/[nnn... <i>eller</i> ALL TWYS SNOWBANKS). 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 <i>eller</i> RWY nn[L] <i>eller</i> nn[C] <i>eller</i> nn[R] ADJ SNOWBANKS). Punkt P — Rullevejens tilstand. Når tilstanden på rulleveje rapporteres som glat eller dårlig, skal rullevejens designator efterfulgt af et mellemrum »POOR« (DÅRLIG) indsættes (TWY [n <i>eller</i> nn] POOR <i>eller</i> ALL TWYS POOR). Punkt R — Forpladsens tilstand. Når tilstanden på forpladsen rapporteres som glat eller dårlig, skal forpladsdesignationen efterfulgt af et mellemrum »POOR« (DÅRLIG) indsættes (APRON [nnnn] POOR <i>eller</i> APRONS [nnnn]/[nnnn]/[nnnn] POOR <i>eller</i> ALL APRONS POOR). Punkt S — (NR) Ikke rapporteret. Punkt T — Bemærkninger i klart sprog.

Tillæg 4 til Bilag VI - ASHTAM-FORMAT

(COM-overskrift)	(PRIORITETS-INDIKATOR)	(MODTAGERINDIKATOR(ER)) ¹																	
	(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 FLYVEINFORMATIONREGION)	A)
(DATO/TIDSPUNKT (UTC) FOR UDBRUD)	B)
(VULKANBETEGNELSE OG NUMMER)	C)
(VULKANENS BREDD/LENGDE ELLER VULKANENS RADIAL OG AFSTAND FRA NAVIGATIONSHJÆLPEMIDLER)	D)
(VULKANENS FARVEKODEALARMNIVEAU, HERUNDER EVENTUELLE TIDLIGERE FARVEKODEALARMNIVEAUER) ³	E)
(FOREKOMST OG HORIZONTAL/VERTIKAL UDSTRÆKNING AF VULKANSK ASKESKY) ⁴	F)
(ASKESKYENS BEVÆGELSE RETNING) ⁴	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)
BEMÆRKNINGER: 1. Jf. punkt AIS.TR.400 vedrørende modtagerindikatorer, der anvendes i forudbestemte distributionssystemer. 2. * Indtast ICAO-nationalitetsbetegnelse som angivet i ICAO Doc 7910, del 2. 3. Jf. afsnit 3.5 nedenfor. 4. 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. 5. Punktoverskrifter anført i parentes () skal ikke transmitteres.	

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 afventning 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 CCCC 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 iiiii = løbenummeret på ASHTAM i en firecifret gruppe;

CCCC = ICAO-stedindikator på fire bogstaver for den berørte flyveinformationsregion;

MMYGGgg = 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 navigationshjælpemidler 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 farve-kodealarm	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 [angiv askeskyens højde, hvis det er muligt].
	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 [angiv askeskyens højde, hvis det er muligt].
	<i>Den berørte medlemsstats ansvarlige vulkanologiagentur skal stille farvekoden 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«.</i>	
	3.6 <i>Punkt F</i> — 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 lufrapport, men efterfølgende oplysninger kan være mere detaljerede baseret på underretninger fra det ansvarlige meteorologiske overvågningskontor og/eller rådgivningscenter om vulkansk aske. 3.7 <i>Punkt G</i> — 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 <i>Punkt H</i> — Lufruter, dele af lufruter og flyveniveauer, der berøres eller forventes at blive berørt, skal angives. 3.9 <i>Punkt I</i> — Lukning af luftrum, lufruter eller dele af lufruter og disponible alternative ruter skal angives. 3.10 <i>Punkt J</i> — Kilde til oplysningerne, f.eks. »speciel lufrapport« 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 <i>Punkt K</i> — Enhver oplysning af væsentlig betydning for operationerne i tillæg til de foregående skal angives i klart sprog.	

	BILAG VIII - SÆRLIGE KRAV TIL 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
CNS	CNS.OR.100 Teknisk og operativ kompetence og kapacitet a) Udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal sikre deres tjenesters disponibilitet, kontinuitet, nøjagtighed og integritet. b) Udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal bekræfte kvalitetsniveauet for de tjenester, de udøver, og påvise, at deres udstyr regelmæssigt vedligeholdes og om fornødent kalibreres.
	SUBPART B — TEKNISKE KRAV FOR UDØVERE AF KOMMUNIKATIONS-, NAVIGATIONS- ELLER OVERVÅGNINGSTJENESTER (CNS.TR)
	AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
CNS	CNS.TR.100 Arbejdsmetoder og driftsprocedurer for udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester Udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal kunne påvise, at deres arbejdsmetoder og driftsprocedurer er i overensstemmelse med standarderne i bilag 10 til Chicago-konventionen vedrørende aeronautisk telekommunikation i følgende udgaver, for så vidt de er relevante for udøvelsen af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester i det berørte luftrum: a) bind I vedrørende radionavigationshjælpemidler, 6. udgave, juli 2006, inkl. alle ændringer til og med nr. 89; b) bind II vedrørende kommunikationsprocedurer, herunder procedurer med PANS-status, 6. udgave, oktober 2001, inkl. alle ændringer til og med nr. 89; c) bind III vedrørende kommunikationssystemer, 2. udgave, juli 2007, inkl. alle ændringer til og med nr. 89; d) bind IV vedrørende overvågningsradar og antikollisionssystemer, 4. udgave, juli 2007, inkl. alle ændringer til og med nr. 89; e) bind V vedrørende udnyttelse af luftfartsradiofrekvensspektret, 3. udgave, juli 2013, inkl. alle ændringer indtil nr. 89.

	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	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	FPD.OR.105 Styringssystem Ud over punkt ATM/ANS.OR.B.005 i bilag III skal FPD-udøveren oprette og vedligeholde et styringssystem, 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 fornøden konfigurationsstyring og kvalificering af værktøjer; og g) vedligeholdelse og periodisk gennemgang af flyveproceduren eller flyveprocedurerne, alt efter hvad der er relevant.
FPD	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	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	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	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	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 flyvningsfaser ligger inden for de maksimale afvigelser i forhold til en passende referenceramme, jf. tillæg 1 til bilag III (del-ATM/ANS.OR).

	Tillæg 1 til Bilag XI - KRAV FOR LUFTRUMSSTRUKTURER OG TILKNYTTETE FLYVEPROCEDURER
	AFDELING 1 - Specifikationer for flyveinformationsregioner, kontrolområder, kontrolzoner og flyveinformationszoner
FPD	a) FLYVEINFORMATIONSDOMRÅDER 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) KONTROLDOMRÅDER (1) Kontrolområder afgrænses således, at det omfattede luftrum er tilstrækkeligt stort til at rumme flyvevejene for flyvninger i henhold til instrumentflyve reglerne (IFR) eller delstrækninger deraf, for hvilke de relevante dele af flyvekontrolltjenesten udøves, idet kapaciteten af de normalt anvendte navigationshjælpe midler 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 instrumentvejrforhold (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 2 - Identifikation af ATS-ruter bortset fra standard afgang- og ankomstruter
FPD	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 kortfattetheden 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 basisdesignaion 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 designaion 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 basisdesignaion, der er tildelt én rute, må ikke tildeles nogen anden rute.
	AFDELING 3 - Identifikation af standard afgangsruter og standard ankomstruter samt tilknyttede procedurer
FPD	a) I forbindelse med identifikation af standard afgangsruter og standard ankomstruter samt tilknyttede procedurer skal det sikres, at: (1) designaionssystemet gør det muligt at identificere hver enkelt rute på en enkel og utvetydig måde; (2) hver enkelt rute identificeres ved hjælp af en designaion i klart sprog og en tilsvarende kodet designaion; og (3) i forbindelse med talekommunikation er designaionerne 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 designaioner for standard afgangsruter og standard ankomstruter og tilknyttede procedurer anvendes følgende: (1) en designaion 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 designaion for en standard afgangsrute eller standard ankomstrute, instrument eller visuel. c) Tildeling af designaioner (1) Hver enkelt rute skal tildeles en særskilt designaion. (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 4 - Etablering og identifikation af betydningsfulde punkter
FPD	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 5 - Minimumsflyvehøjder
FPD	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 6 - Identifikation og afgrænsning af forbudte områder, restriktionsområder og fareområder
FPD	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.

Der henvises til indledningen til bilaget til BL'en.	BILAG XIII - KRAV TIL TJENESTEUDØVERE VEDRØRENDE UDDANNELSE OG KOMPETENCEVURDERING AF PERSONALE (Del-PERS)
	SUBPART A — PERSONALE, SOM ARBEJDER MED LUFTRAFIKSIKKERHEDSELEKTRONIK
	AFDELING 1 — GENERELLE KRAV
	ATSEP.OR.100 Anvendelsesområde a) Ved denne subpart fastlægges de krav, tjenesteudøveren skal overholde med hensyn til uddannelse og kompetencevurdering af personale, der arbejder med luftfartssikkerhedselektronik (ATSEP). b) For tjenesteudøvere, der ansøger om et begrænset certifikat i henhold til punkt ATM/ANS.OR.A.010, litra a) og b), og/eller afgiver erklæring om sine aktiviteter i overensstemmelse med punkt ATM/ANS.OR.A.015, kan den kompetente myndighed fastsætte de mindstekrav, der skal opfyldes med hensyn til uddannelse og kompetencevurdering af ATSEP. Disse minimumskrav skal baseres på kvalifikationer, erfaringer og nylige erfaringer med at vedligeholde særligt udstyr eller typer af udstyr og sørge for et tilsvarende sikkerhedsniveau.
	ATSEP.OR.105 Programmet for uddannelse og kompetencevurdering I overensstemmelse med punkt ATM/ANS.OR.B.005, litra a), nr. 6), skal tjenesteudøvere, som benytter ATSEP, opstille et program for uddannelse og kompetencevurdering, der omhandler alle tjenestepligter og ansvarsområder, der skal varetages af ATSEP. Er ATSEP ansat af en organisation, med hvilken der er indgået en kontrakt, skal tjenesteudøveren sikre, at disse ATSEP har modtaget relevante uddannelser og kompetencer i henhold til denne subpart.
	ATSEP.OR.110 Registrering Ud over punkt ATM/ANS.OR.B.030 skal tjenesteudøvere, der beskæftiger ATSEP, føre registre over hele den uddannelse, der er fuldført af ATSEP, og kompetencevurderingen af ATSEP, og denne registrering skal stilles til rådighed for: a) den pågældende ATSEP efter dennes anmodning b) den nye arbejdsgiver, når ATSEP ansættes hos en ny enhed, efter den pågældende ATSEP's anmodning og samtykke.
	ATSEP.OR.115 Sprogfærdigheder Tjenesteudøveren skal sikre, at ATSEP behersker de sprog, der er nødvendige for udførelsen af deres tjenestepligter.
	AFDELING 2 — UDDANNELSESKRAV
	ATSEP.OR.200 UddannelseskraV — generelt En tjenesteudøver skal sikre, at ATSEP: a) med et vellykket resultat har fuldført: 1) grunduddannelsen, jf. punkt ATSEP.OR.205,

	2) den kompetencegivende uddannelse, jf. punkt ATSEP.OR.210, 3) den system- og udstyrskategorigivende uddannelse, jf. punkt ATSEP.OR.215, b) har fuldført en vedligeholdelsesuddannelse i overensstemmelse med punkt ATSEP.OR.220.
	ATSEP.OR.205 Basisuddannelse a) ATSEP's basisuddannelse skal omfatte: 1) de fag, emner og underemner, der er nævnt i tillæg 1 (Basisuddannelse — fælles) 2) hvis det er relevant for tjenesteudøverens aktiviteter, de fag, der er nævnt i tillæg 2 (Basisuddannelse — linjer). b) En tjenesteudøver kan fastlægge hensigtsmæssige uddannelseskrav til sin ATSEP-kandidat og dermed tilpasse antallet og/eller niveauet af fag, emner og underemner, der er omhandlet i litra a), når det er relevant.
	ATSEP.OR.210 Kompetencegivende uddannelse ATSEP's kompetencegivende uddannelse skal omfatte: a) de fag, emner og underemner, der er nævnt i tillæg 3 (Kompetencegivende uddannelse — fælles); b) hvis det er relevant for dets aktiviteter, mindst én af de kompetencegivende linjer, der er nævnt i tillæg 4 (Kompetencegivende uddannelse — linjer).
	ATSEP.OR.215 System- og udstyrskategorigivende uddannelse a) System- og udstyrskategorigivende uddannelse af ATSEP skal relatere sig til de tjenestepligter, der skal udføres, og omfatte et eller flere af følgende: 1) teoretiske kurser; 2) praktiske kurser 3) uddannelse på arbejdsstedet. b) System- og udstyrskategorigivende uddannelse skal sikre, at ATSEP-kandidater tilegner sig viden og færdigheder vedrørende: 1) systemets og udstyrets funktioner; 2) ATSEP-aktiviteters faktiske og potentielle indvirkning på systemet og udstyret; 3) systemets og udstyrets indvirkning på det operationelle miljø.
	ATSEP.OR.220 Vedligeholdelsesuddannelse ATSEP-vedligeholdelsesuddannelse skal omfatte genopfriskningsuddannelse, uddannelse i opgraderinger og modifikationer af udstyr/systemer og/eller beredskabsøvelser.
	AFDELING 3 — KRAV TIL KOMPETENCEVURDERINGEN
	ATSEP.OR.300 Kompetencevurdering — generelt En tjenesteudøver skal sikre, at ATSEP: a) er blevet vurderet som værende kompetent, førend vedkommende udfører sine tjenestepligter, b) løbende får vurderet sin kompetence i overensstemmelse med punkt ATSEP.OR.305.
	ATSEP.OR.305 Indledende og løbende kompetencevurdering En tjenesteudøver, der beskæftiger ATSEP, skal:

	a) indføre, gennemføre og dokumentere processer med henblik på at: 1) vurdere ATSEP's kompetence indledningsvis og løbende; 2) imødegå svigt eller en forringelse af ATSEP's kompetence og herunder en ankemulighed; 3) sikre tilsyn med personale, der er blevet vurderet som værende inkompetent; b) fastlægge følgende kriterier for vurderingen af kompetencen indledningsvis og løbende: 1) tekniske færdigheder; 2) adfærdsmæssige færdigheder; 3) viden.
	AFDELING 4 — KRAV TIL INSTRUKTØRER OG BEDØMMERE
	ATSEP.OR.400 ATSEP-uddannelsesinstruktører En tjenesteudøver, der beskæftiger ATSEP, skal sikre, at: a) ATSEP-uddannelsesinstruktører har den fornødne erfaring inden for det område, hvori der undervises, b) instruktører for uddannelse på arbejdsstedet har fuldført et kursus i at uddanne på arbejdsstedet og har de nødvendige færdigheder til at gribe ind i tilfælde, hvor sikkerheden kan bringes i fare under uddannelsen.
	ATSEP.OR.405 Bedømmere af tekniske færdigheder En tjenesteudøver, der beskæftiger ATSEP, skal sikre, at bedømmerne af tekniske færdigheder har fuldført et bedømmerkursus og er tilstrækkeligt erfarne til at bedømme ud fra kriterierne i punkt ATSEP.OR.305, litra b).

	Tillæg 1 til Bilag XIII – Basisuddannelse - fælles
	Fag 1: INTRODUKTION
	EMNE 1 BASIND – Introduktion
	Underemne 1.1 — Oversigt over uddannelse og bedømmelse Underemne 1.2 — National organisation Underemne 1.3 — Arbejdsplads Underemne 1.4 — ATSEP's rolle Underemne 1.5 — Europæisk/global dimension Underemne 1.6 — Internationale standarder og anbefalet praksis Underemne 1.7 — Datasikkerhed Underemne 1.8 — Kvalitetsstyring Underemne 1.9 — Flyvesikkerhedsstyringssystem Underemne 1.10 — Sundhed og sikkerhed
	Fag 2: LUFTTRAFIK – RUTINEOPBYGNING
	EMNE 1 BASATF – Lufttrafik – rutineopbygning
	Underemne 1.1 — Lufttrafikstyring Underemne 1.2 — Flyvekontrol Underemne 1.3 — Jordbaserede sikkerhedsnet Underemne 1.4 — Flyvekontrolltjenesteværktøjer og overvågningshjælpemidler Underemne 1.5 — Rutineopbygning

	Tillæg 2 til Bilag XIII – Basisuddannelse - linjer
	Fag 3: LUFTFARTSINFORMATIONSTJENESTER Fag 4: METEOROLOGI Fag 5: KOMMUNIKATION Fag 6: NAVIGATION Fag 7: OVERVÅGNING Fag 8: DATABEHANDLING Fag 9: SYSTEMOVERVÅGNING & SYSTEMKONTROL Fag 10: VEDLIGEHOLDELSESPROCEDURER

	Tillæg 3 til Bilag XIII - Kompetencegivende uddannelse - fælles
	Fag 1: FLYVESIKKERHED EMNE 1 — Sikkerhedsstyring Underemne 1.1 — Politik og principper Underemne 1.2 — Begrebet risiko og principper for risikovurdering Underemne 1.3 — Sikkerhedsvurderingsproces Underemne 1.4 — Risikoklassificeringsordning for flyvenavigationssystemet Underemne 1.5 — Sikkerhedsregler
	Fag 2: SUNDHED OG SIKKERHED EMNE 1 — Erkendelse af faremomenter og retsregler Underemne 1.1 — Erkendelse af faremomenter Underemne 1.2 — Forskrifter og procedurer Underemne 1.3 — Håndtering af farligt materiale
	Fag 3: MENNESKELIGE FAKTORER EMNE 1 — Introduktion til menneskelige faktorer Underemne 1.1 — Introduktion EMNE 2 — Driftskendskab og færdigheder Underemne 2.1 — Viden, færdigheder og kompetence for ATSEP EMNE 3 — Psykologiske faktorer Underemne 3.1 — Kognition EMNE 4 — Medicinske faktorer Underemne 4.1 — Træthed Underemne 4.2 — Fysisk form Underemne 4.3 — Arbejdsmiljø EMNE 5 — Organisatoriske og sociale faktorer Underemne 5.1 — Menneskers basale behov på arbejdspladsen Underemne 5.2 — Teamresourceforvaltning Underemne 5.3 — Teamarbejde og teamroller EMNE 6 — Kommunikation Underemne 6.1 — Skriftlig rapportering Underemne 6.2 — Verbal og ikke-verbal kommunikation EMNE 7 — Stress Underemne 7.1 — Stress Underemne 7.2 — Stresshåndtering

	EMNE 8 — Menneskelige fejl
	Underemne 8.1 — Menneskelige fejl

	Tillæg 4 til Bilag XIII - Kompetencegivende uddannelse - linjer
	1. KOMMUNIKATION – TALE
	Fag 1: TALE
	EMNE 1 – Luft-til-jord
	Underemne 1.1 – Transmission/modtagelse
	Underemne 1.2 – Radioantennesystemer
	Underemne 1.3 – Voice switch
	Underemne 1.4 – Flyvelederens arbejdsposition
	Underemne 1.5 – Radiointerfaces
	EMNE 2 – COMVCE – Jord-til-jord
	Underemne 2.1 – Interfaces
	Underemne 2.2 – Protokoller
	Underemne 2.3 – Switch
	Underemne 2.4 – Kommunikationskæde
	Underemne 2.5 – Flyvelederens arbejdsposition
	Fag 2: TRANSMISSIONSFORBINDELSE
	EMNE 1 – Linjer
	Underemne 1.1 – Linjeteori
	Underemne 1.2 – Digitale transmissioner
	Underemne 1.3 – Linjetyper
	EMNE 2 – Specifikke links
	Underemne 2.1 – Mikrobølgelink
	Underemne 2.2 – Satellit
	Fag 3: REKORDERE
	EMNE 1 – Lovbefalede rekordere
	Underemne 1.1 – Forskrifter
	Underemne 1.2 – Principper
	Fag 4: FUNKTIONEL SIKKERHED
	EMNE 1 – Sikkerhedstilgang
	Underemne 1.1 – Sikkerhedstilgang
	EMNE 2 – Funktionel sikkerhed
	Underemne 2.1 – Funktionel sikkerhed
	2. KOMMUNIKATION – DATA

	Fag 1: DATA EMNE 1 — Introduktion til net Underemne 1.1 — Typer Underemne 1.2 — Net Underemne 1.3 — Eksterne net tjenester Underemne 1.4 — Måleværktøjer Underemne 1.5 — Afhjælpning af fejl EMNE 2 — Protokoller Underemne 2.1 — Grundlæggende teori Underemne 2.2 — Generelle protokoller Underemne 2.3 — Specifikke protokoller EMNE 3 — Nationale net Underemne 3.1 — Nationale net EMNE 4 — Europæiske net Underemne 4.1 — Netteknologier EMNE 5 — Globale net Underemne 5.1 — Net og standarder Underemne 5.2 — Beskrivelse Underemne 5.3 — Global arkitektur Underemne 5.4 — Luft-til-jord delnet Underemne 5.5 — Jord-til-jord delnet Underemne 5.6 — Net om bord på luftfartøjet Underemne 5.7 — Luft-til-jord applikationer
	Fag 2: TRANSMISSIONSFORBINDELSE EMNE 1 — Linjer Underemne 1.1 — Linjeteori Underemne 1.2 — Digital transmission Underemne 1.3 — Linjetyper EMNE 2 — Specifikke links Underemne 2.1 — Mikrobølgelink Underemne 2.2 — Satellit
	Fag 3: REKORDERE EMNE 1 — Lovbefalede rekordere Underemne 1.1 — Forskrifter Underemne 1.2 — Principper

	Fag 4: FUNKTIONEL SIKKERHED EMNE 1 — Sikkerhedstilgang Underemne 1.1 — Sikkerhedstilgang EMNE 2 — Funktionel sikkerhed Underemne 2.1 — Funktionel sikkerhed
	3. NAVIGATION — RUNDSTRÅLENDE RADIOFYR (NDB)
	Fag 1: PERFORMANCEBASERET NAVIGATION EMNE 1 — Navigationsbegreber Underemne 1.1 — Operationelle krav Underemne 1.2 — Performancebaseret navigation Underemne 1.3 — Konceptet områdenavigation (RNAV) Underemne 1.4 — NOTAM
	Fag 2: JORDBASEREDE SYSTEMER — NDB EMNE 1 — NDB/locator Underemne 1.1 — Brug af systemet Underemne 1.2 — Jordstationers arkitektur Underemne 1.3 — Senderdelsystem Underemne 1.4 — Antennedelsystem Underemne 1.5 — Overvågnings- og kontrolsystem Underemne 1.6 — Udstyr om bord Underemne 1.7 — Systemtjek og -vedligeholdelse
	Fag 3: DET GLOBALE SATELLITNAVIGATIONSSYSTEM EMNE 1 — GNSS Underemne 1.1 — Oversigt
	Fag 4: Udstyr om bord EMNE 1 — Systemer om bord Underemne 1.1 — Systemer om bord EMNE 2 — Autonom navigation Underemne 2.1 — Inertnavigation EMNE 3 — Vertikal navigation Underemne 3.1 — Vertikal navigation
	Fag 5: FUNKTIONEL SIKKERHED EMNE 1 — Sikkerhedstilgang Underemne 1.1 — Sikkerhedstilgang

	EMNE 2 — Funktionel sikkerhed Underemne 2.1 — Funktionel sikkerhed
	4. NAVIGATION — PEJLING (DF — DIRECTION FINDING)
	Fag 1: PERFORMANCEBASERET NAVIGATION EMNE 1 — Navigationsbegreber Underemne 1.1 — Operationelle krav Underemne 1.2 — Performancebaseret navigation Underemne 1.3 — Konceptet områdenavigation (RNAV) Underemne 1.4 — NOTAM
	Fag 2: JORDBASEREDE SYSTEMER — DF EMNE 1 — DF Underemne 1.1 — Brug af systemet Underemne 1.2 — VDF/DDF-udstyrs arkitektur Underemne 1.3 — Modtagerdelsystem Underemne 1.4 — Antennedelsystem Underemne 1.5 — Overvågnings- og kontrolsystem Underemne 1.6 — Systemtjek og -vedligeholdelse
	Fag 3: DET GLOBALE SATELLITNAVIGATIONSSYSTEM EMNE 1 — GNSS Underemne 1.1 — Oversigt
	Fag 4: Udstyr om bord EMNE 1 — Systemer om bord Underemne 1.1 — Systemer om bord EMNE 2 — Autonom navigation Underemne 2.1 — Inertnavigation EMNE 3 — Vertikal navigation Underemne 3.1 — Vertikal navigation
	Fag 5: FUNKTIONEL SIKKERHED EMNE 1 — Sikkerhedstilgang Underemne 1.1 — Sikkerhedstilgang EMNE 2 — Funktionel sikkerhed Underemne 2.1 — Funktionel sikkerhed

	5. NAVIGATION – VHF RUNDSTRÅLENDE RADIOFYR (VOR)
	Fag 1: PERFORMANCEBASERET NAVIGATION
	EMNE 1 – Navigationsbegreber
	Underemne 1.1 – Operationelle krav
	Underemne 1.2 – Performancebaseret navigation
	Underemne 1.3 – Konceptet områdenavigation (RNAV)
	Underemne 1.4 – NOTAM
	Fag 2: JORDBASEREDE SYSTEMER – VOR
	EMNE 1 – VOR
	Underemne 1.1 – Brug af systemet
	Underemne 1.2 – Grundprincipper for CVOR og/eller DVOR
	Underemne 1.3 – Jordstationers arkitektur
	Underemne 1.4 – Senderdelsystem
	Underemne 1.5 – Antennedelsystem
	Underemne 1.6 – Overvågnings- og kontrolsystem
	Underemne 1.7 – Udstyr om bord
	Underemne 1.8 – Systemtjek og -vedligeholdelse
	Fag 3: DET GLOBALE SATELLITNAVIGATIONSSYSTEM
	EMNE 1 – GNSS
	Underemne 1.1 – Oversigt
	Fag 4: UDSTYR OM BORD
	EMNE 1 – Systemer om bord
	Underemne 1.1 – Systemer om bord
	EMNE 2 – Autonom navigation
	Underemne 2.1 – Inertnavigation
	EMNE 3 – Vertikal navigation
	Underemne 3.1 – Vertikal navigation
	Fag 5: – FUNKTIONEL SIKKERHED
	EMNE 1 – Sikkerhedstilgang
	Underemne 1.1 – Sikkerhedstilgang
	EMNE 2 – Funktionel sikkerhed
	Underemne 2.1 – Funktionel sikkerhed
	6. NAVIGATION – AFSTANDSMÅLEUDSTYR (DME)

	Fag 1: PERFORMANCEBASERET NAVIGATION EMNE 1 — Navigationsbegreber Underemne 1.1 — Operationelle krav Underemne 1.2 — Performancebaseret navigation Underemne 1.3 — Konceptet områdenavigation (RNAV) Underemne 1.4 — NOTAM
	Fag 2: JORDBASEREDE SYSTEMER — DME EMNE 1 — DME Underemne 1.1 — Brug af systemet Underemne 1.2 — Grundprincipper for DME Underemne 1.3 — Jordstationers arkitektur Underemne 1.4 — Modtagerdelsystem Underemne 1.5 — Signalbehandling Underemne 1.6 — Senderdelsystem Underemne 1.7 — Antennedelsystem Underemne 1.8 — Overvågnings- og kontrolsystem Underemne 1.9 — Udstyr om bord Underemne 1.10 — Systemtjek og -vedligeholdelse
	Fag 3: DET GLOBALE SATELLITNAVIGATIONSSYSTEM EMNE 1 — GNSS Underemne 1.1 — Oversigt
	Fag 4: Udstyr om bord EMNE 1 — Systemer om bord Underemne 1.1 — Systemer om bord EMNE 2 — Autonom navigation Underemne 2.1 — Inertnavigation EMNE 3 — Vertikal navigation Underemne 3.1 — Vertikal navigation
	Fag 5: FUNKTIONEL SIKKERHED EMNE 1 — Sikkerhedstilgang Underemne 1.1 — Sikkerhedstilgang EMNE 2 — Funktionel sikkerhed Underemne 2.1 — Funktionel sikkerhed
	7. NAVIGATION — INSTRUMENTLANDINGSSYSTEM (ILS)

	Fag 1: PERFORMANCEBASERET NAVIGATION EMNE 1 – Navigationsbegreber Underemne 1.1 – Operationelle krav Underemne 1.2 – Performancebaseret navigation Underemne 1.3 – Konceptet områdenavigation (RNAV) Underemne 1.4 – NOTAM
	Fag 2: JORDBASEREDE SYSTEMER – ILS EMNE 1 – ILS Underemne 1.1 – Brug af systemet Underemne 1.2 – Grundprincipper for ILS Underemne 1.3 – 2F-systemer Underemne 1.4 – Jordstationers arkitektur Underemne 1.5 – Senderdelsystem Underemne 1.6 – Antennedelsystem Underemne 1.7 – Overvågnings- og kontrolsystem Underemne 1.8 – Udstyr om bord Underemne 1.9 – Systemtjek og -vedligeholdelse
	Fag 3: DET GLOBALE SATELLITNAVIGATIONSSYSTEM EMNE 1 – GNSS Underemne 1.1 – Oversigt
	Fag 4: Udstyr om bord EMNE 1 – Systemer om bord Underemne 1.1 – Systemer om bord EMNE 2 – Autonom navigation Underemne 2.1 – Inertnavigation EMNE 3 – Vertikal navigation Underemne 3.1 – Vertikal navigation
	Fag 5: FUNKTIONEL SIKKERHED EMNE 1 – Sikkerhedstilgang Underemne 1.1 – Sikkerhedstilgang EMNE 2 – Funktionel sikkerhed Underemne 2.1 – Funktionel sikkerhed
	8. NAVIGATION – MIKROBØLGELANDINGSSYSTEM (MLS)

	Fag 1: PERFORMANCEBASERET NAVIGATION
	EMNE 1 — Navigationsbegreber
	Underemne 1.1 — Operationelle krav Underemne 1.2 — Performancebaseret navigation Underemne 1.3 — Konceptet områdenavigation (RNAV) Underemne 1.4 — NOTAM
	Fag 2: JORDBASEREDE SYSTEMER — MLS
	EMNE 1 — MLS
	Underemne 1.1 — Brug af systemet Underemne 1.2 — Grundprincipper for MLS Underemne 1.3 — Jordstationers arkitektur Underemne 1.4 — Senderdelsystem Underemne 1.5 — Antennedelsystem Underemne 1.6 — Overvågnings- og kontrolsystem Underemne 1.7 — Udstyr om bord Underemne 1.8 — Systemtjek og -vedligeholdelse
	Fag 3: DET GLOBALE SATELLITNAVIGATIONSSYSTEM
	EMNE 1 — GNSS
	Underemne 1.1 — Oversigt
	Fag 4: UDSTYR OM BORD
	EMNE 1 — Systemer om bord
	Underemne 1.1 — Systemer om bord
	EMNE 2 — Autonom navigation
	Underemne 2.1 — Inertnavigation
	EMNE 3 — Vertikal navigation
	Underemne 3.1 — Vertikal navigation
	Fag 5: FUNKTIONEL SIKKERHED
	EMNE 1 — Sikkerhedstilgang
	Underemne 1.1 — Sikkerhedstilgang
	EMNE 2 — Funktionel sikkerhed
	Underemne 2.1 — Funktionel sikkerhed
	9. OVERVÅGNING — PRIMÆR OVERVÅGNINGSRADAR (PSR)
	Fag 1: PRIMÆR OVERVÅGNINGSRADAR

	EMNE 1 – ATC-overvågning Underemne 1.1 – Anvendelse af PSR til lufttrafiktjenester Underemne 1.2 – Antenne (PSR) Underemne 1.3 – Sendere Underemne 1.4 – Karakteristik af primære mål Underemne 1.5 – Modtagere Underemne 1.6 – Signalbehandling og plot-ekstraktion Underemne 1.7 – Plotkombination Underemne 1.8 – Karakteristik af primær radar
	EMNE 2 – SURPSR – Radarovervågning af lufttrafik på jorden (SMR – Surface Movement Radar) Underemne 2.1 – Anvendelse af SMR til lufttrafiktjenester Underemne 2.2 – Radarsensor
	EMNE 3 – SURPSR – Test og måling Underemne 3.1 – Test og måling
	Fag 2: BRUGERGRÆNSEFLADE (HMI – HUMAN MACHINE INTERFACE)
	EMNE 1 – SURPSR – HMI Underemne 1.1 – ATCO HMI Underemne 1.2 – ATSEP HMI Underemne 1.3 – Pilot HMI Underemne 1.4 – Skærme
	Fag 3: TRANSMISSION AF OVERVÅGNINGSDATA
	EMNE 1 – SDT Underemne 1.1 – Teknologi og protokoller Underemne 1.2 – Verifikationsmetoder
	Fag 4: FUNKTIONEL SIKKERHED
	EMNE 1 – SURPSR – Sikkerhedstilgang Underemne 1.1 – Sikkerhedstilgang
	EMNE 2 – SURPSR – Funktionel sikkerhed Underemne 2.1 – Funktionel sikkerhed
	Fag 5: DATABASEHANDLINGSSYSTEMER
	EMNE 1 – Systemkomponenter Underemne 1.1 – Systemer til behandling af overvågningsdata
	10. OVERVÅGNING – SEKUNDÆR OVERVÅGNINGSRADAR

	Fag 1: SEKUNDÆR OVERVÅGNINGSRADAR (SSR) EMNE 1 – SSR og monopulse SSR Underemne 1.1 – Anvendelse af SSR til lufttrafiktjenester Underemne 1.2 – Antenne (SSR) Underemne 1.3 – Interrogator Underemne 1.4 – Transponder Underemne 1.5 – Modtagere Underemne 1.6 – Signalbehandling og plot-ekstraktion Underemne 1.7 – Plotkombination Underemne 1.8 – Test og måling EMNE 2 – Mode S Underemne 2.1 – Introduktion til mode S Underemne 2.2 – Mode S-systemet EMNE 3 – Multilateration Underemne 3.1 – MLAT i brug Underemne 3.2 – Principper for MLAT EMNE 4 – SURSSR – Miljø Underemne 4.1 – SSR-miljø
	Fag 2: BRUGERGRÆNSEFLADE (HMI – HUMAN MACHINE INTERFACE) EMNE 1 – HMI Underemne 1.1 – ATCO HMI Underemne 1.2 – ATSEP HMI Underemne 1.3 – Pilot HMI Underemne 1.4 – Skærme
	Fag 3: TRANSMISSION AF OVERVÅGNINGSDATA EMNE 1 – SDT Underemne 1.1 – Teknologi og protokoller Underemne 1.2 – Verifikationsmetoder
	Fag 4: FUNKTIONEL SIKKERHED EMNE 1 – Sikkerhedstilgang Underemne 1.1 – Sikkerhedstilgang EMNE 2 – Funktionel sikkerhed Underemne 2.1 – Funktionel sikkerhed
	Fag 5: DATABASEHANDLINGSSYSTEMER EMNE 1 – Systemkomponenter

	Underemne 1.1 — Systemer til behandling af overvågningsdata
	11. OVERVÅGNING — AUTOMATISK POSITIONSOVERVÅGNING
	Fag 1: AUTOMATISK POSITIONSOVERVÅGNING — (ADS)
	EMNE 1 — ADS generelt
	Underemne 1.1 — Definition af ADS
	EMNE 2 — SURADS — ADS-B
	Underemne 2.1 — Introduktion af ADS-B
	Underemne 2.2 — Teknikker inden for ADS-B
	Underemne 2.3 — VDL Mode 4 (STDMA)
	Underemne 2.4 — Mode S Extended Squitter
	Underemne 2.5 — UAT
	Underemne 2.6 — ASTERIX
	EMNE 3 — ADS-C
	Underemne 3.1 — Introduktion af ADS-C
	Underemne 3.2 — Teknikker inden for ADS-C
	Fag 2: BRUGERGRÆNSEFLADE (HMI — HUMAN MACHINE INTERFACE)
	EMNE 1 — HMI
	Underemne 1.1 — ATCO HMI
	Underemne 1.2 — ATSEP HMI
	Underemne 1.3 — Pilot HMI
	Underemne 1.4 — Skærme
	Fag 3: TRANSMISSION AF OVERVÅGNINGSDATA
	EMNE 1 — SDT
	Underemne 1.1 — Teknologi og protokoller
	Underemne 1.2 — Verifikationsmetoder
	Fag 4: FUNKTIONEL SIKKERHED
	EMNE 1 — Sikkerhedstilgang
	Underemne 1.1 — Sikkerhedstilgang
	EMNE 2 — SURADS — Funktionel sikkerhed
	Underemne 2.1 — Funktionel sikkerhed
	Fag 5: DATABASEHANDLINGSSYSTEMER
	EMNE 1 — Systemkomponenter
	Underemne 1.1 — Systemer til behandling af overvågningsdata

	12. DATA — DATABEHANDLING
	Fag 1: FUNKTIONEL SIKKERHED EMNE 1 — Funktionel sikkerhed Underemne 1.1 — Funktionel sikkerhed Underemne 1.2 — Softwareintegritet og -sikkerhed EMNE 2 — Sikkerhedstilgang Underemne 2.1 — Sikkerhedstilgang
	Fag 2: DATABEHANDLINGSSYSTEMER EMNE 1 — Brugerkrav Underemne 1.1 — Flyvelederkrav Underemne 1.2 — Flyveveje, forudsigelse og beregning Underemne 1.3 — Jordbaserede sikkerhedsnet Underemne 1.4 — Beslutningsstøtte EMNE 2 — Systemkomponenters data Underemne 2.1 — Systemer til behandling af data Underemne 2.2 — Systemer til behandling af flyvedata Underemne 2.3 — Systemer til behandling af overvågningsdata
	Fag 3: DATABEHANDLING EMNE 1 — Softwareproces Underemne 1.1 — Middleware Underemne 1.2 — Operativsystemer Underemne 1.3 — Konfigurationskontrol Underemne 1.4 — Softwareudviklingsproces EMNE 2 — Hardware platform Underemne 2.1 — Opgradering af udstyr Underemne 2.2 — COTS Underemne 2.3 — Gensidig afhængighed Underemne 2.4 — Vedligeholdelsesegnethed EMNE 3 — Testing Underemne 3.1 — Testing
	Fag 4: DATA EMNE 1 — Væsentlige datakarakteristika Underemne 1.1 — Datas signifikans Underemne 1.2 — Datakonfigurationskontrol

	Underemne 1.3 — Datastandarder EMNE 2 — ATM-data — Detailstruktur Underemne 2.1 — Systemområde Underemne 2.2 — Karakteristiske punkter Underemne 2.3 — Luftfartøjers performance Underemne 2.4 — Skærmoperatør Underemne 2.5 — Automatiske koordineringsmeldinger Underemne 2.6 — Konfigurationskontroldata Underemne 2.7 — Fysiske konfigurationsdata Underemne 2.8 — Relevante meteorologiske data Underemne 2.9 — Varslinger og fejlmeldinger til ATSEP Underemne 2.10 — Varslinger og fejlmeldinger til ATCO
	Fag 5: KOMMUNIKATION — DATA EMNE 1 — Introduktion til net Underemne 1.1 — Typer Underemne 1.2 — Net Underemne 1.3 — Eksterne netjenester Underemne 1.4 — Måleværktøjer Underemne 1.5 — Afhjælpning af fejl EMNE 2 — Protokoller Underemne 2.1 — Grundlæggende teori Underemne 2.2 — Generelle protokoller Underemne 2.3 — Specifikke protokoller EMNE 3 — DATDP — Nationale net Underemne 3.1 — Nationale net
	Fag 6: OVERVÅGNING — PRIMÆR EMNE 1 — ATC-overvågning Underemne 1.1 — Anvendelse af PSR til lufttrafiktjenester
	Fag 7: OVERVÅGNING — SEKUNDÆR EMNE 1 — SSR og MSSR Underemne 1.1 — Anvendelse af SSR til lufttrafiktjenester EMNE 2 — Mode S Underemne 2.1 — Introduktion til mode S EMNE 3 — Multilateration Underemne 3.1 — Principper for MLAT
	Fag 8: OVERVÅGNING — HMI

	EMNE 1 – HMI Underemne 1.1 – ATCO HMI
	Fag 9: TRANSMISSION AF OVERVÅGNINGSDATA EMNE 1 – Transmission af overvågningsdata Underemne 1.1 – Teknologi og protokoller
	13. SYSTEMOVERVÅGNING OG KONTROL – KOMMUNIKATION
	Fag 1: ANS-STRUKTUR EMNE 1 – ANSP-organisation og -operation Underemne 1.1 – SMCCOM – ANSP-organisation og -operation EMNE 2 – ANSP-vedligeholdelsesprogram Underemne 2.1 – Politik EMNE 3 – ATM-baggrund Underemne 3.1 – ATM-baggrund EMNE 4 – Administrativ praksis for ANSP Underemne 4.1 – Forvaltning
	Fag 2: ANS-SYSTEM/UDSTYR EMNE 1 – Operationelle konsekvenser Underemne 1.1 – Forringelse eller fuldstændigt tab af system- eller udstyrsrelaterede tjenester EMNE 2 – SMCCOM – Brugerarbejdspositionens funktioner og operation Underemne 2.1 – Brugerens arbejdsposition Underemne 2.2 – SMC's arbejdsposition
	Fag 3: VÆRKTØJER, PROCESSER OG PROCEDURER EMNE 1 – Krav Underemne 1.1 – SMS Underemne 1.2 – QMS Underemne 1.3 – Anvendelse af SMS i arbejdsmiljøet EMNE 2 – Vedligeholdelsesaftaler med eksterne agenturer Underemne 2.1 – Principper for aftaler EMNE 3 – SMC, generelle processer Underemne 3.1 – Roller og ansvarsområder EMNE 4 – Vedligeholdelsesstyringssystemer Underemne 4.1 – Rapportering

	Fag 4: TEKNOLOGI EMNE 1 — Teknologier og principper Underemne 1.1 — Generelt Underemne 1.2 — Kommunikation Underemne 1.3 — Faciliteter
	Fag 5: KOMMUNIKATION — TALE EMNE 1 — Luft-til-jord Underemne 1.1 — Flyvelederens arbejdsposition EMNE 2 Jord-til-jord Underemne 2.1 — Interfaces Underemne 2.2 — Switch Underemne 2.3 — Flyvelederens arbejdsposition
	Fag 6: KOMMUNIKATION — DATA EMNE 1 — Europæiske net Underemne 1.1 — Netteknologier EMNE 2 — Globale net Underemne 2.1 — Net og standarder Underemne 2.2 — Beskrivelse Underemne 2.3 — Global arkitektur Underemne 2.4 — Luft-til-jord delnet Underemne 2.5 — Jord-til-jord delnet Underemne 2.6 — Luft-til-jord applikationer
	Fag 7: KOMMUNIKATION — REKORDERE EMNE 1 — Lovbefalede rekordere Underemne 1.1 — Forskrifter Underemne 1.2 — Principper
	Fag 8: NAVIGATION — PBN EMNE 1 — NAV-begreber Underemne 1.1 — NOTAM
	14. SYSTEMOVERVÅGNING OG -KONTROL — NAVIGATION
	Fag 1: ANS-STRUKTUR EMNE 1 — ANSP-organisation og -operation Underemne 1.1 — ANSP-organisation og -operation EMNE 2 — ANSP-vedligeholdelsesprogram

	Underemne 2.1 — Politik EMNE 3 — ATM-baggrund Underemne 3.1 — ATM-baggrund EMNE 4 — Administrativ praksis for ANSP Underemne 4.1 — Forvaltning
	Fag 2: ANS-SYSTEM/UDSTYR EMNE 1 — Operationelle konsekvenser Underemne 1.1 — SMCNAV — Forringelse eller fuldstændigt tab af system- eller udstyrsrelaterede tjenester EMNE 2 — Brugerpositionens funktioner og operation Underemne 2.1 — Brugerens arbejdsposition Underemne 2.2 — SMC's arbejdsposition
	Fag 3: VÆRKTØJER, PROCESSER OG PROCEDURER EMNE 1 — SMCNAV — Krav Underemne 1.1 — SMS Underemne 1.2 — QMS Underemne 1.3 — Anvendelse af SMS i arbejdsmiljøet EMNE 2 — Vedligeholdelsesaftaler med eksterne agenturer Underemne 2.1 — Principper for aftaler EMNE 3 — SMC, generelle processer Underemne 3.1 — Roller og ansvarsområder EMNE 4 — SMCNAV — Vedligeholdelsesstyringssystemer Underemne 4.1 — Rapportering
	Fag 4: TEKNOLOGI EMNE 1 — SMCNAV — Teknologier og principper Underemne 1.1 — Generelt Underemne 1.2 — Kommunikation Underemne 1.3 — Faciliteter
	Fag 5: KOMMUNIKATION — DATA EMNE 1 — SMCNAV — Europæiske net Underemne 1.1 — Netteknologier EMNE 2 — Globale net Underemne 2.1 — Net og standarder Underemne 2.2 — Beskrivelse

	Underemne 2.3 — Global arkitektur Underemne 2.4 — Luft-til-jord delnet Underemne 2.5 — Jord-til-jord delnet Underemne 2.6 — Luft-til-jord applikationer
	Fag 6: KOMMUNIKATION — REKORDERE EMNE 1 — Lovbefalede rekordere Underemne 1.1 — Forskrifter Underemne 1.2 — Principper
	Fag 7: NAVIGATION — PBN EMNE 1 — NAV-begreber Underemne 1.1 — NOTAM
	Fag 8: NAVIGATION — JORDBASEREDE SYSTEMER — NDB EMNE 1 — NDB/locator Underemne 1.1 — Brug af systemet
	Fag 9: NAVIGATION — JORDBASEREDE SYSTEMER — DFI EMNE 1 — SMCNAV — DF Underemne 1.1 — Brug af systemet
	Fag 10: NAVIGATION — JORDBASEREDE SYSTEMER — VOR EMNE 1 — VOR Underemne 1.1 — Brug af systemet
	Fag 11: NAVIGATION — JORDBASEREDE SYSTEMER — DME EMNE 1 — DME Underemne 1.1 — Brug af systemet
	Fag 12: NAVIGATION — JORDBASEREDE SYSTEMER — ILS EMNE 1 — ILS Underemne 1.1 — Brug af systemet
	15. SYSTEMOVERVÅGNING OG -KONTROL — OVERVÅGNING
	Fag 1: ANS-STRUKTUR EMNE 1 — ANSP-organisation og -operation Underemne 1.1 — ANSP-organisation og -operation EMNE 2 — ANSP-vedligeholdelsesprogram Underemne 2.1 — Politik

	EMNE 3 – ATM-baggrund Underemne 3.1 – ATM-baggrund EMNE 4 – Administrativ praksis for ANSP Underemne 4.1 – Forvaltning
	Fag 2: ANS-SYSTEM/UDSTYR EMNE 1 – Operationelle konsekvenser Underemne 1.1 – SMCSUR – Forringelse eller fuldstændigt tab af system- eller udstyrsrelaterede tjenester EMNE 2 – Brugerpositionens funktioner og operation Underemne 2.1 – Brugerens arbejdsposition Underemne 2.2 – SMC's arbejdsposition
	Fag 3: VÆRKTØJER, PROCESSER OG PROCEDURER EMNE 1 – Krav Underemne 1.1 – SMS Underemne 1.2 – QMS Underemne 1.3 – Anvendelse af SMS i arbejdsmiljøet EMNE 2 – Vedligeholdelsesaftaler med eksterne agenturer Underemne 2.1 – Principper for aftaler EMNE 3 – SMC, generelle processer Underemne 3.1 – Roller og ansvarsområder EMNE 4 – Vedligeholdelsesstyringssystemer Underemne 4.1 – Rapportering
	Fag 4: TEKNOLOGI EMNE 1 – Teknologier og principper Underemne 1.1 – Generelt Underemne 1.2 – Kommunikation Underemne 1.3 – Faciliteter
	Fag 5: KOMMUNIKATION – DATA EMNE 1 – Europæiske net Underemne 1.1 – Netteknologier EMNE 2 – Globale net Underemne 2.1 – Net og standarder Underemne 2.2 – Beskrivelse Underemne 2.3 – Global arkitektur

	Underemne 2.4 — Luft-til-jord delnet Underemne 2.5 — Jord-til-jord delnet Underemne 2.6 — Luft-til-jord applikationer
	Fag 6: KOMMUNIKATION — REKORDERE EMNE 1 — Lovbefalede rekordere Underemne 1.1 — Forskrifter Underemne 1.2 — Principper
	Fag 7: NAVIGATION — PBN EMNE 1 — NAV-begreber Underemne 1.1 — NOTAM
	Fag 8: OVERVÅGNING — PRIMÆR EMNE 1 — ATC-overvågning Underemne 1.1 — Anvendelse af PSR til lufttrafiktjenester
	Fag 9: OVERVÅGNING — SEKUNDÆR EMNE 1 — SSR og MSSR Underemne 1.1 — Anvendelse af SSR til lufttrafiktjenester EMNE 2 — Mode S Underemne 2.1 — Introduktion til mode S EMNE 3 — Multilateration Underemne 3.1 — Principper for MLAT
	Fag 10: OVERVÅGNING — HMI EMNE 1 — HMI Underemne 1.1 — ATCO HMI
	Fag 11: OVERVÅGNING — TRANSMISSION AF DATA EMNE 1 — Transmission af overvågningsdata Underemne 1.1 — Teknologi og protokoller
	16. SYSTEMOVERVÅGNING OG -KONTROL — DATA
	Fag 1: ANS-STRUKTUR EMNE 1 — ANSP-organisation og -operation Underemne 1.1 — ANSP-organisation og -operation EMNE 2 — ANSP-vedligeholdelsesprogram Underemne 2.1 — Politik EMNE 3 — ATM-baggrund

	Underemne 3.1 — ATM-baggrund EMNE 4 — ADMINISTRATIV PRAKSIS FOR ANSP Underemne 4.1 — Forvaltning
	Fag 2: ANS-SYSTEM/UDSTYR EMNE 1 — Operationelle konsekvenser Underemne 1.1 — Forringelse eller fuldstændigt tab af system- eller udstyrsrelaterede tjenester EMNE 2 — Brugerpositionens funktioner og operation Underemne 2.1 — Brugerens arbejdsposition Underemne 2.2 — SMC's arbejdsposition
	Fag 3: VÆRKTØJER, PROCESSER OG PROCEDURER EMNE 1 — SMCDAT — Krav Underemne 1.1 — SMS Underemne 1.2 — QMS Underemne 1.3 — Anvendelse af SMS i arbejdsmiljøet EMNE 2 — Vedligeholdelsesaftaler med eksterne agenturer Underemne 2.1 — Principper for aftaler EMNE 3 — SMC, generelle processer Underemne 3.1 — Roller og ansvarsområder EMNE 4 — Vedligeholdelsesstyringssystemer Underemne 4.1 — Rapportering
	Fag 4: TEKNOLOGI EMNE 1 — Teknologier og principper Underemne 1.1 — Generelt Underemne 1.2 — Kommunikation Underemne 1.3 — Faciliteter
	Fag 5: KOMMUNIKATION — DATA EMNE 1 — Europæiske net Underemne 1.1 — Netteknologier EMNE 2 — Globale net Underemne 2.1 — Net og standarder Underemne 2.2 — Beskrivelse Underemne 2.3 — Global arkitektur Underemne 2.4 — Luft-til-jord delnet Underemne 2.5 — Jord-til-jord delnet

	Underemne 2.6 — Luft-til-jord applikationer
	Fag 6: KOMMUNIKATION — REKORDERE
	EMNE 1 — Lovbefalede rekordere
	Underemne 1.1 — Forskrifter
	Underemne 1.2 — Principper
	Fag 7: NAVIGATION — PBN
	EMNE 1 — SMCDAT — NAV-begreber
	Underemne 1.1 — NOTAM
	Fag 8: OVERVÅGNING — PRIMÆR
	EMNE 1 — ATC-overvågning
	Underemne 1.1 — Anvendelse af PSR til lufttrafiktjenester
	Fag 9: OVERVÅGNING — SEKUNDÆR
	EMNE 1 — SSR og MSSR
	Underemne 1.1 — Anvendelse af SSR til lufttrafiktjenester
	EMNE 2 — Mode S
	Underemne 2.1 — Introduktion til mode S
	EMNE 3 — Multilateration
	Underemne 3.1 — Principper for MLAT
	Fag 10: OVERVÅGNING — HMI
	EMNE 1 — HMI
	Underemne 1.1 — ATCO HMI
	Fag 11: OVERVÅGNING — TRANSMISSION AF DATA
	EMNE 1 — Transmission af overvågningsdata
	Underemne 1.1 — Teknologi og protokoller
	Fag 12: OVERVÅGNING — DATABASEHANDLINGSSYSTEMER
	EMNE 1 — Brugerkrav
	Underemne 1.1 — Flyvelederkrav
	Underemne 1.2 — Flyveveje, forudsigelse og beregning
	Underemne 1.3 — Jordbaserede sikkerhedsnet
	Underemne 1.4 — Beslutningsstøtte
	Fag 13: OVERVÅGNING — DATABASEHANDLING
	EMNE 1 — Hardware platform
	Underemne 1.1 — Opgradering af udstyr

	Underemne 1.2 — COTS Underemne 1.3 — Gensidig afhængighed
	Fag 14: OVERVÅGNING — DATA
	EMNE 1 — Væsentlige datakarakteristika
	Underemne 1.1 — Datas signifikans Underemne 1.2 — Datakonfigurationskontrol Underemne 1.2 — Datastandarder