

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (ESB)
nr. 923/2012**

2014/EES/4/33

frá 26. september 2012

**um sameiginlegar flugreglur og rekstrarákvæði varðandi þjónustu og verklagsreglur fyrir
flugleiðsögu og um breytingu á framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 1035/2011 og reglugerðum (EB)
nr. 1265/2007, (EB) nr. 1794/2006, (EB) nr. 730/2006, (EB) nr. 1033/2006 og (ESB) nr. 255/2010 (*)**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS
HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 551/2004 frá 10. mars 2004 um skipulag og notkun loftrýmis í samevrópska loftrýminu (loftrýmisreglugerðin) ⁽¹⁾, einkum a- og b-liður 4. gr.,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu ⁽²⁾ (grunnreglugerð Flugöryggisstofnunar Evrópu), einkum 8. gr. og 8. gr. b og V. viðauki b,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Samkvæmt reglugerð (EB) nr. 551/2004 og reglugerð (EB) nr. 216/2008 er gerð krafa um að framkvæmastjórnin samþykki framkvæmdarreglur til að samþykkja viðeigandi ákvæði um flugreglur á grundvelli staðals Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) og starfsvenja sem mælt er með og til að samræma beitingu hennar á skipun loftrýmis í flokk, með það að markmiði að tryggja að örugg og skilvirk flugumferðarþjónusta sé veitt á samfelldan hátt innan samevrópska loftrýmisins.
- 2) Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu hefur fengið umboð, í samræmi við 1. mgr. 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004 frá 10. mars 2004 um setningu rammaákvæða

um að koma á samevrópsku loftrými ⁽³⁾, til að aðstoða framkvæmdastjórnina við að semja framkvæmdarreglur þar sem kveðið er á um viðeigandi ákvæði um flugreglur á grundvelli staðals Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og starfsvenja sem mælt er með og til að samræma beitingu hennar á skipun loftrýmis í flokk.

- 3) Í samræmi við 3. mgr. 1. gr. og 13. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004 og 2. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008 skal framtaksverkefnið um samevrópskt loftrými aðstoða aðildarríkin við að rækja skyldur sínar, samkvæmt Chicago-samningnum um alþjóðlegt almenningsflug (hér á eftir nefndur „Chicago-samningurinn“), með því að kveða á um sameiginlega túlkun og framkvæmd.
- 4) Markmiðið með reglugerð (EB) nr. 551/2004 er að styðja hugmyndina um að samþætta frekar rekstur loftrýmis í tengslum við sameiginlega stefnu í flutningamálum og að ákvarða sameiginlegar verklagsreglur fyrir hönnun, skipulagningu og stjórnun samtímis því að tryggja skilvirka og örugga framkvæmd rekstrarstjórnunar flugumferðar. Þetta markmið á einkum við um hraða framkvæmdar starfræns loftrýmisumdæmis í samevrópska loftrýminu.
- 5) Niðurstaða vinnunnar sem fer fram í sameiginlegum hópi, sem framkvæmdastjórnin, Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu og Alþjóðaflugmálastofnunin settu á stofn, sem hefur kortlagt landsbundin frávik sem aðildarríki hafa skráð er varða staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um flugreglur og tengd ákvæði um flugleiðsöguþjónustu, rennir stoðum undir þörfina á að staðla sameiginlegar reglur og frávik innan samevrópska loftrýmisins.
- 6) Til að tryggja örugga, skilvirka og skjóta alþjóðlega flugumferð og styðja við stofnun starfrænna loftrýmisumdæma skulu allir þátttakendur í samevrópska loft-

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 281, 13.10.2012, bls. 1. Hentar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 232/2013 frá 13. desember 2013 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, bíður birtingar.

(1) Stjtið. ESB L 96, 31.3.2004, bls. 20.

(2) Stjtið. ESB L 79, 19.3.2008, bls. 1.

(3) Stjtið. ESB L 96, 31.3.2004, bls. 1.

rýminu fylgja sameiginlegum reglum. Enn fremur er það mikilvægur þáttur í öruggri starfrækslu yfir landamæri að koma á gagnsæju reglukerfi sem veitir þátttakendum réttarvissu og fyrirsjáanleika. Í þessu skyni skal koma á stöðluðum flugreglum og tengdum rekstrarákvæðum varðandi þjónustu og verklagsreglur fyrir flugleiðsögu og þar sem við á skulu fylgja leiðbeiningar og/eða viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur.

- 7) Til að ná þessum markmiðum skulu aðildarríki aðeins tilkynna Alþjóðaflugmálastofnuninni um evrópsk frávik sem almennt samkomulag er um á svæðum sem falla undir lög Sambandsins. Þessi frávik skulu ákvörðuð og eftirlit haft með þeim í gegnum varanlegt ferli.
- 8) Aðildarríki sem samþykkt hafa ákvæði til viðbótar við staðal Alþjóðaflugmálastofnunarinnar skulu, ef þau teljast enn nauðsynleg og að því tilskildu að slík viðbótarákvæði myndu ekki vera frávik frá Chicago-samningnum eða gildandi lögum Evrópusambandsins, beita þeim ákvæðum áfram þar til víðeigandi ákvæði Sambandsins finnast á svæðinu.
- 9) Beiting þessarar reglugerðar skal ekki hafa áhrif á skyldur og réttindi aðildarríkjanna yfir úthöfunum, í samræmi við 12. gr. Chicago-samningsins og einkum 2. viðauka hans, eða á skyldur aðildarríkjanna og Evrópusambandsins samkvæmt hafréttarsamningi Sameinuðu þjóðanna og skyldur aðildarríkjanna samkvæmt samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972.
- 10) Í samræmi við 2. mgr. 1. gr. rammareglugerðar (EB) nr. 549/2004 nær regluraminum um stofnun samevrópsks loftrýmis ekki yfir hernaðaraðgerðir og -þjálfun.
- 11) Í þessari reglugerð er ekki fjallað um núverandi aðferð við að breyta stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og ráðlögðum starfsvenjum innan ramma Chicago-samningsins.
- 12) Rýmkun valdsviðs Flugöryggisstofnunar Evrópu þannig að það feli einnig í sér öryggi rekstrarstjórnunar flugumferðar krefst samræmis með tilliti til þróunar framkvæmdarreglna samkvæmt reglugerðum (EB) nr. 551/2004 og (EB) nr. 216/2008.
- 13) Upphafleg ákvæði endurskoðuð, ef þörf þykir, til að tryggja samræmi milli lögleiðingar ákvæðanna í 2. viðauka við Chicago-samninginn, sem settur er fram í þessari reglugerð, og síðari tíma ákvæða, sem koma úr öðrum

viðaukum Chicago-samningsins og verða innleidd á næsta stigi ferlisins, sem og framkvæmd framtíðarreglna Sambandsins.

- 14) Ef nauðsyn krefur skal uppfæra aðra löggjöf Evrópusambandsins þannig að hún vísi í þessa reglugerð.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Efni og gildissvið

1. Markmið þessarar reglugerðar er að koma á sameiginlegum flugreglum og rekstrarákvæðum varðandi þjónustu og verklagsreglur fyrir flugleiðsögu sem skulu gilda fyrir almenna flugumferð innan gildissviðs reglugerðar (EB) nr. 551/2004.
2. Þessi reglugerð skal einkum gilda um loftrýmisnotendur og loftför sem eru starfrækt í tengslum við almenna flugumferð sem:
 - a) fljúga til Evrópusambandsins, innan þess eða frá því,
 - b) hafa ríkisfang eða skrásetningarmarki aðildarríkis Evrópusambandsins, og fljúga í öllu loftrými að því marki að það stríði ekki gegn reglum þess lands sem hefur lögsögu yfir því svæði sem flogið er yfir.
3. Þessi reglugerð skal einnig gilda um lögbær yfirvöld aðildarríkjanna, veitendur flugleiðsöguþjónustu og víðeigandi starfsfólk á jörðu niðri sem kemur að starfsrækslu loftfara.

2. gr.

Skilgreiningar

Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. „nákvæmni“: stig samræmis milli áætlaðs eða mælds gildis og raungildis,
2. „ADS-C samkomulag“ (e. *ADS-C agreement*): tilkynningaáætlun sem ákvarðar skilyrðin fyrir ADS-C tilkynningum (þ.e. áður en ADS-þjónusta hefst þarf að liggja fyrir samkomulag um hvaða upplýsingar flugumferðarþjónustudeildin gerir kröfu um og hver tíðni ADS-C tilkynninga eigi að vera),
3. „ráðgjafarými“ (e. *advisory airspace*): tiltekið loftrými, eða afmörkuð leið, þar sem ráðgjafarþjónusta er fánleg,
4. „ráðgjafarleið“ (e. *advisory route*): afmörkuð leið, þar sem ráðgjafarþjónusta fyrir flugumferð er fánleg,

5. „listflug“: flugbragð sem framkvæmt er á loftfari af ásetningi, sem felur í sér skyndilega breytingu á stöðu loftfars, afbrigðilega stöðu eða afbrigðilega breytingu á hraða, sem ekki er nauðsynleg fyrir hefðbundið flug eða vegna kennslu fyrir skirteini eða áritanir aðrar en listflugsáritun,
6. „flugvöllur“: tiltekið svæði (þ.m.t. allar byggingar, mannvirki og búnaður) á landi eða á vatni eða á föstu mannvirki, föstu eða fljótandi mannvirki úti fyrir strönd, sem ætlað er að nokkru eða öllu leyti til afnota við komur og brottfarir loftfara eða hreyfingar þeirra á jörðu niðri,
7. „flugturnsþjónusta“: flugstjórnarþjónusta veitt flugvallarumferð,
8. „flugturn“: deild sem veitir flugvallarumferð flugstjórnarþjónustu,
9. „flugvallarumferð“: öll umferð á umferðarsvæði flugvallar og öll loftför á flugi í nánd við flugvöll; loftfar í nánd við flugvöll tekur til en takmarkast þó ekki við loftfar sem kemur t.d. inn í umferðarhring eða er að fara út úr honum,
10. „umferðarhringur“: tilgreindur ferill sem loftfar á að fljúga eftir í nágrenni flugvallar,
11. „vallarsvið“: tiltekið loftrými umhverfis flugvöll sem komið er á til verndar flugvallarumferð,
12. „verkflug“: hvers kyns starfræksla loftfars í sérhæfðri starfsemi og þjónustu, s.s. í landbúnaði, byggingavinnu, við ljósmyndun, landmælingar, athuganir og eftirlit úr lofti, leit og björgun eða auglýsingaflug o.s.frv.,
13. „Flugmálahandbók“ (AIP): handbók sem ríki gefur út eða sem gefin er út í umboði ríkis og inniheldur varanlegar flugmálaupplýsingar sem nauðsynlegar eru við flugleiðsögu,
14. „flugfarstöðvaþjónusta“ (e. *aeronautical mobile service*): farstöðvaþjónusta á milli landstöðva fyrir flugfjarskipti og flugfarstöðva eða milli flugfarstöðva þar sem björgunarfarstöðvar geta tekið þátt; einnig getur neyðarbauja tekið þátt í þessari þjónustu á tilnefndum neyðartíðnum,
15. „flugfjarskiptastöð“ (e. *aeronautical station*): fjarskiptastöð á landi sem veitir farstöðvaþjónustu fyrir flug; í sérstökum tilvikum getur flugfjarskiptastöð t.d. verið um borð í skipi eða á palli út á sjó,
16. „flugvél“: vélknúð loftfar, þyngra en loft, sem helst á flugi aðallega vegna verkana loftsins á vængfleti sem eru óhreyfanlegir meðan á tilteknum þætti flugs stendur,
17. „árekstrarvarakerfi í flugi“ (ACAS): kerfi loftfars sem byggist á kögunarratsjárvarmerkjum, sem starfar óháð búnaði á jörðu niðri og veitir flugmanni ráðleggingar um hugsanlega aðsteðjandi umferð loftfara sem eru búin SSR-ratsjársvörum,
18. „loftfar“: sérhvert tæki sem haldist getur á flugi vegna verkana loftsins, annarra en loftþúðaáhrifa við yfirborð jarðar,
19. „vistfang loftfars“ (e. *aircraft address*): einkvæm 24 bita runa, sem er laus til úthlutunar til loftfars vegna fjarskipta milli loftfara og jarðstöðva, leiðsögu og kögunar,
20. „veðurathugun úr loftfari“ (e. *aircraft observation*): mat eða mæling á einum eða fleiri veðurþáttum gerð frá loftfari á flugi,
21. „AIRMET-upplýsingar“: upplýsingar sem gefnar eru út af aðalveðurstofu vegna sérstakra veðurfyrirbrigða eða væntanlegra veðurfyrirbrigða sem haft geta áhrif á öryggi loftfara í lægri flughæðum og voru ekki þegar meðfylgjandi í spá fyrir flug í lægri flughæðum innan viðkomandi flugupplýsingasvæðis eða undirsvæðis þess,
22. „fjarskipti milli loftfara og jarðstöðva“: tviátta fjarskipti milli loftfara og stöðva eða staða á yfirborði jarðar,
23. „flugfjarskiptastjórnstöð“ (e. *air-ground control radio station*): flugfjarskiptastöð sem gegnir aðallega því hlutverki að annast fjarskipti í tengslum við starfrækslu og stjórn loftfars á tilteknu svæði,
24. „stöðutilkynning“: tilkynning frá loftfari á flugi sem útbúin er í samræmi við kröfur um stöðu og rekstrarlega skýrslugjöf og/eða veðurskeyti,
25. „loftakstur“: hreyfingar þyrlna/loftfara sem lenda eða hefja flug lóðrétt (VTOL) yfir flugvelli, venjulega innan jarðhrifa og á jarðhraða sem venjulega er undir 37 km/klst. (20 hnútum),
26. „flugumferð“: öll loftför á flugi eða á ferð um umferðarsvæði flugvallar,
27. „ráðgjafarþjónusta fyrir flugumferð“ (e. *air traffic advisory service*): þjónusta veitt innan ráðgjafarrýmis til að tryggja aðskilnað, eins og við verður komið, milli loftfara sem fljúga samkvæmt blindflugsáætlunum,

28. „flugheimild“: heimild veitt loftfari til að halda áfram samkvæmt skilyrðum sem flugstjórnardeild tilgreinir, á þeim flugvelli þar sem áætlað var að lenda; til varaflugvalla teljast eftirfarandi:
29. „fyrirmæli flugumferðarstjórnar“: fyrirmæli frá flugumferðarstjórn í því skyni að fá flugmann til að grípa til tiltekinna aðgerða, a) „varaflugvöllur við flugtak“: varaflugvöllur þar sem hægt er að lenda loftfari, ef nauðsyn krefur, skömmu eftir flugtak og ekki er gerlegt að nota brottfararflugvöllinn,
30. „flugstjórnarþjónusta“: þjónusta sem er veitt í þeim tilgangi: b) „varaflugvöllur á flugleið“: flugvöllur þar sem unnt er að lenda loftfari ef upp kemur óvenjulegt ástand eða neyðarástand á flugleið,
- a) að koma í veg fyrir árekstur: c) „varaflugvöllur á flugleið í fjarflugi“: hentugur og viðeigandi varaflugvöllur, þar sem flugvél gæti lent eftir hreyfilbilun eða ef upp kemur annað óvenjulegt ástand eða neyðarástand á flugleið í fjarflugi,
- 1) milli loftfara og d) „varaflugvöllur ákvörðunarstaðar“: varaflugvöllur sem fljúga má loftfari til ef ógerlegt eða óráðlegt er að lenda á þeim flugvelli þar sem áætlað var að lenda,
- 2) milli loftfars og hindrana á umferðarsvæði flugvallar og
- b) að flýta fyrir og stuðla að skipulegri flugumferð,
31. „flugstjórnardeild“: almennt hugtak sem táknar ýmist flugstjórnarmiðstöð, aðflugsstjórnardeild eða flugturn, 39. „flughæð“ (e. *altitude*): lóðrétt fjarlægð lárétts lags, punkts eða hlutar, sem litið er á sem punkt, mæld frá meðalsjávarmáli,
32. „flugumferðarþjónusta“ (ATS): almennt hugtak sem táknar ýmist flugupplýsingaþjónustu, viðbúnaðarþjónustu, ráðgjafarþjónustu fyrir flugumferð eða flugstjórnarþjónustu, (flugstjórnarsvæðiþjónustu, aðflugsstjórnarþjónustu eða flugturnsþjónustu), 40. „aðflugsstjórnarþjónusta“: flugstjórnarþjónusta sem er veitt flugi undir stjórn (e. *controlled flight*) í aðflugi og brottflugi,
33. „loftrými flugumferðarþjónustu“: loftrými af skilgreindri stærð, táknuð með bókstöfum, þar sem leyfðar eru tilteknar tegundir flugs og þar sem tilgreind er tiltekin flugumferðarþjónusta og reglur um rekstur, 41. „aðflugsstjórnardeild“: deild sem var stofnuð til að veita flugi undir stjórn flugstjórnarþjónustu í að- og brottflugi til eða frá einum eða fleiri flugvöllum,
34. „flugvarðstofa“ (e. *air traffic services reporting office*): deild sem tekur við tilkynningum um flugumferðarþjónustu og flugáætlunum fyrir brottför, 42. „hlað“: skilgreint svæði sem ætlað er fyrir loftför í því skyni að hleypa farþegum um borð eða frá borði, við hleðslu eða affermingu pósts eða farms, til eldsneytisáfyllingar eða viðhalds eða sem stæði fyrir loftför,
35. „flugumferðarþjónustudeild“: almennt hugtak sem táknar ýmist flugstjórnardeild, flugupplýsingastöð, flugupplýsingaþjónustudeild á flugvöllum eða flugvarðstofu, 43. „flugstjórnarmiðstöð“: deild sem var stofnuð til að veita flugi undir stjórn flugstjórnarþjónustu á því flugstjórnarsvæði sem undir hana heyrir,
36. „loftbraut“: flugstjórnarsvæði eða hluti þess í formi loftganga, 44. „flugstjórnarsvæðiþjónusta“: flugstjórnarþjónusta fyrir flug undir stjórn á flugstjórnarsvæðum,
37. „viðbúnaðarþjónusta“: þjónusta sem veitt er til að tilkynna viðeigandi stofnunum um loftför sem þarfnast leitar- og björgunaraðstoðar og til að aðstoða slíkar stofnanir eftir þörfum, 45. „svæðisleiðsaga“ (RNAV): leiðsaga sem leyfir starfrækslu loftfars eftir hvaða flugslóð sem óskað er eftir innan svæðis leiðsögutækja á jörðu niðri eða í geimnum eða innan getumarka eigin staðsetningarbúnaðar eða með samsetningu hvors tveggja,
38. „varaflugvöllur“: flugvöllur sem fljúga má til þegar ógerlegt eða óráðlegt er að halda áfram til eða lenda 46. „flugþjónustuleið“: tiltekin flugleið sem hönnuð er til að beina umferðarflæðinu í ákveðinn farveg eins og nauðsynlegt þykir þegar flugumferðarþjónusta er veitt,

47. „kögun háð leiðsögubúnaði — útvörpun (ADS-B)“ (e. *automatic dependent surveillance — broadcast*): búnaður sem gerir loftförum, flugvallarökutækjum og öðrum tækjum kleift að senda og/eða taka sjálfvirkt við gögnum, s.s. kallmerki, staðsetningu og fleiri gögnum, eins og við á, með útvörpun um gagnatengingu,
48. „kögun háð leiðsögubúnaði — samkomulag (ADS-C)“ (e. *automatic dependent surveillance — contract*): búnaður sem leyfir að jarðkerfi og loftfar skiptist á skilmálum ADS-C samkomulags og tekið er fram við hvaða skilyrði ADS-C tilkynningar myndu hefjast og hvaða gögn myndu vera í tilkynningunum,
49. „sjálfvirkt flugvallarútvarp (ATIS)“: sjálfvirk upplýsingaþjónusta sem veitir uppfærðar, hefðbundnar upplýsingar til loftfara í aðflugi og brottflugi allan sólarhringinn eða tilgreindan hluta hans:
- a) „flugvallarútvarp um gagnatengingu“ (D-ATIS): ATIS-þjónusta í gegnum gagnatengingu,
- b) „flugvallarútvarp með tali“ (Voice-ATIS): veiting ATIS-þjónustu með samfelldri og endurtekinni útvörpun á tali,
50. „skýjahula“: sú hæð frá yfirborði jarðar eða frá vatnsyfirborði upp að neðra borði lægsta skýjalags, neðan 6000 m (20 000 feta), sem þekur meira en helming himinhvolfsins,
51. „skiptistaður“: sá staður er loftfari á hluta flugþjónustuleiðar, sem ákveðinn er af fjölstefnuvitum (VOR), er ætlað að skipta flugleiðsöguviðtöku frá VOR-stöðinni fyrir aftan það á VOR-stöðina fram undan,
52. „flugheimildarmörk“: sá staður, sem loftfar fær flugheimild til,
53. „markvert ský“ (e. *cloud of operational significance*): ský með skýjaþekjuhæð lægri en 1500 metra (5000 fet) eða lægri en mesta lágmarksflughæð í geira, hvort sem er hærri, eða skúraský eða háreist bólstraský (e. *towering cumulus cloud*) í hvaða hæð sem er,
54. „kóði (kögunarsvarratsjá, SSR)“: númerið sem tilteknu margslátta svarmerki, sem kemur frá ratsjársvara sem notar A- eða C-starfshátt, er úthlutað,
55. „lögbært yfirvald“: það yfirvald sem aðildarríki tilnefnir sem til þess bært að tryggja að farið sé að ákvæðum þessarar reglugerðar,
56. „flugstjórnarsvæði“: flugstjórnarrými sem nær upp á við frá tiltekinni hæð yfir jörðu,
57. „flugvöllur með flugturni“ (e. *controlled aerodrome*): flugvöllur þar sem flugvallarumferð er veitt flugstjórnarþjónusta óháð því hvort flugstjórnarsvið er til staðar eða ekki,
58. „flugstjórnarrými“ (e. *controlled airspace*): tiltekið loftrými þar sem flugstjórnarþjónusta er veitt samkvæmt flokkun loftrýmisins,
59. „flug undir stjórn“ (e. *controlled flight*): sérhvert flug sem er háð flugheimildum,
60. „fjarskipti milli flugumferðarstjóra og flugmanna um gagnatengingu (CPDLC)“: fjarskiptaaðferð milli flugumferðarstjóra og flugmanna þegar notuð er gagnatenging fyrir fjarskipti við flugumferðarstjórn,
61. „flugstjórnarsvið“: flugstjórnarrými sem nær frá jörðu upp að tilteknum efri mörkum,
62. „farflugsklifur“: farflugsaðferð þar sem flughæð eykst eftir því sem loftfarið léttist,
63. „farflugslag“: lag sem haldið er óbreyttu á verulegum hluta flugs,
64. „gildandi flugáætlun“: flugáætlun, með eða án breytinga frá skráðri flugáætlun, eftir að flugheimild hefur verið veitt,
65. „hættusvæði“: tiltekið loftrými þar sem starfsemi, sem er hættuleg flugi loftfars, getur átt sér stað á tilteknum tíma,
66. „fjarskipti um gagnatengingu“ (e. *data link communications*): fjarskiptaháttur sem ætlaður er fyrir skeytasendingar um gagnatengingu,
67. „viðmið“ (e. *datum*): stærð eða mengi stærða sem getur þjónað sem viðmið eða grundvöllur fyrir útreikningum á öðrum stærðum,
68. „fráliggjandi flugheimild“ (e. *downstream clearance*): flugheimild veitt loftfari af flugstjórnardeild sem ekki fer með stjórnunarábyrgð þessa loftfars,
69. „áætlaður flugtími“: áætlaður tími sem þarf til að komast frá einum tilgreindum stað til annars,
70. „áætlaður hlaðfarartími“: sá tími sem áætlað er að loftfarið hefji flughreyfingar fyrir brottför,

71. „áætlaður komutími“: fyrir blindflug: sá tími, sem áætlað er að loftfar komi yfir tiltekinn stað, sem leiðsögubúnaður segir til um, og áætlað er að blindaðflug hefjist frá, eða ef enginn leiðsögubúnaður er við flugvöllinn, áætlaður komutími loftfarsins yfir flugvöllinn; fyrir sjónflug: áætlaður komutími loftfarsins yfir flugvöllinn,
72. „væntanlegur aðflugstími“: tími sá er flugumferðarstjórn væntir að loftfar í aðflugi, sem orðið hefur fyrir töf, geti farið frá biðstöðumiði og lokið aðflugi til landingar; aðflugsheimild tilgreinir síðan hvenær loftfarið má fara frá biðstöðumiði,
73. „skráð flugáætlun“: flugáætlun sem flugmaður eða tilnefndur fulltrúi hans hefur skráð hjá flugumferðarþjónustudeild án breytinga sem seinna kunna að hafa verið gerðar á henni,
74. „flugliði“: flugverji sem er handhafi flugliðaskírteinis og er falið starf, meðan hann er á flugvakt, sem er nauðsynlegt við starfrækslu loftfarsins,
75. „flugupplýsingamiðstöð“: deild sem veitir flugupplýsinga- og viðbúnaðarþjónustu,
76. „flugupplýsingasvæði“: tiltekið loftrými þar sem veitt er flugupplýsingaþjónusta og viðbúnaðarþjónusta,
77. „flugupplýsingaþjónusta“: þjónusta sem veitt er í þeim tilgangi að veita ráð og upplýsingar sem nýtast til öruggrar og skilvirkrar framkvæmdar flugs,
78. „fluglag (FL)“: flötur með jöfnum loftþrýstingi, sem miðaður er við ákveðið loftþrýstimið, 1013,2 hektopasköl (hPa), og aðgreindur frá öðrum slíkum flötum með tilteknum loftþrýstingsmun,
79. „flugáætlun“: tilteknar upplýsingar um fyrirhugað flug loftfars eða hluta þess sem látnar eru flugumferðarþjónustudeildum í té,
80. „flugskyggni“: skyggni fram á við úr stjórnklefa loftfars á flugi,
81. „spá“: lýsing á væntanlegum veðurskilyrðum yfir tiltekinn tíma eða tiltekið tímabil og fyrir tiltekið svæði eða skilgreindan hluta loftrýmis,
82. „vallarskyggni“: skyggni á flugvelli tilkynnt af viðurkendum athuganda eða af sjálfvirkum kerfum,
83. „stefna“: sú stefna sem langás loftfars vísar í, venjulega tilgreind í gráðum frá norðri (réttstefna, segulstefna, kompásstefna eða netstefna),
84. „hæð“: lóðrétt fjarlægð lags, punkts eða hlutar, sem litið er á sem punkt, mæld frá tiltekinni viðmiðun,
85. „þyrila“: loftfar, sem er þyngra en loft, sem helst á flugi aðallega vegna verkana loftsins á einn eða fleiri aflknúna þyrila sem snúast á ásum sem eru að verulegu leyti lóðréttir,
86. „loftrými yfir úthafi“: loftrými sem er utan yfirráðasvæðis á landi og utan landhelgi, eins og tilgreint er í hafréttarsamningi Sameinuðu þjóðanna (Montego Bay, 1982),
87. „IFR“: skammstöfun sem notuð er til að tákna blindflugsreglur,
88. „blindflug“: flug samkvæmt blindflugsreglum,
89. „IMC“: skammstöfun sem notuð er til að tákna blindflugsskilyrði,
90. „blindaðflug (IAP)“: röð fyrirfram ákveðinna flugbragða út frá flugmælum með tiltekinni vörn fyrir hindrunum frá upphafi frumaðflugsmiðs eða, eftir atvikum, frá upphafi skilgreindrar komuleiðar að þeim punkti þegar hægt er að ljúka landingu og, ef landingu er ekki lokið, að staðsetningu þar sem biðflug eða viðmiðanir um hindranabil á leiðinni eiga við; blindaðflug er flokkað með eftirfarandi hætti:
- a) „*grunnaðflug (NPA)*“ (e. *non-precision approach*): blindaðflug þar sem notuð er stefnubeinandi leiðsaga en ekki leiðsaga í lóðréttum fleti,
- b) „*aðflug með leiðsögu í lóðréttum fleti (APV)*“ (e. *approach procedure with vertical guidance*): blindaðflug þar sem notast er við stefnubeinandi leiðsögu og leiðsögu í lóðréttum fleti en uppfyllir ekki kröfur sem settar eru um nákvæmnisaðflug og landingar,
- c) „*nákvæmnisaðflug*“: blindaðflug þar sem notuð er stefnubeinandi nákvæmnisleiðsaga og nákvæmnisleiðsaga í lóðréttum fleti með lágmarkum sem ákvarðast af flokki starfrækslunnar,
91. „blindflugsskilyrði (IMC)“: veðurskilyrði neðan við lágmark sjónflugsskilyrða, tilgreind sem skyggni, fjarlægð frá skýjum og skýjahulu,

92. „lendingarsvæði“: sá hluti athafnasvæðis flugvallar sem ætlaður er fyrir landingar eða flugtök loftfara,
93. „lag“: almennt hugtak varðandi lóðréttu stöðu loftfars á flugi og á ýmist við um hæð, flughæð eða fluglag,
94. „umferðarsvæði“: sá hluti flugvallar, sem ætlaður er fyrir flugtök, landingar og akstur loftfara, að undanskildum hlöðum,
95. „starfsháttur (kögunarsvarratsjár, SSR)“: hefðbundið auðkenni í tengslum við sérstaka starfsemi fyrirspurnarmerkja sem spyrjandi kögunarsvarratsjár sendir; fjórir starfshættir eru tilgreindir í 10. viðauka Alþjóðflugmála-stofnunarinnar: A, C, S og samþættur,
96. „athafnasvæði“: sá hluti flugvallar sem ætlaður er fyrir flugtök, landingar og akstur loftfara, þ.e. umferðarsvæði og hlað/hlöð,
97. „nótt“: tímabilið á milli loka ljósaskipta að kvöldi og að upphafi ljósaskipta að morgni; ljósaskipti enda að kvöldi þegar miðpunktur sólar er 6° fyrir neðan sjóndeildarhring og hefjast að morgni þegar miðpunktur sólar er 6° fyrir neðan sjóndeildarhring,
98. „hindrun“: allir fastir (hvort heldur til bráðabirgða eða frambúðar) eða hreyfanlegir hlutir, eða hlutar þeirra, sem:
- a) eru staðsettir á svæði ætluðu til hreyfinga loftfara á jörðu niðri eða
- b) ná hærra en skilgreindur flötur sem er ætlaður til að vernda loftför á flugi eða,
- c) eru staðsettir utan þessara skilgreindu flata og teljast skapa hættu fyrir flugumferð,
99. „starfrækslusvæði“: svæði sem umráðandi/flugrekandi eða flugstjóri velja fyrir landingu, flugtök og/eða hífingu,
100. „flugstjóri“: flugmaður sem tilnefndur er af umráðanda/flugrekanda eða, í almennu flugi, eiganda loftfars til að fara með yfirstjórn um borð í loftfarinu og ber ábyrgð á ferðum og öryggi loftfars meðan á fartíma stendur,
101. „þrýstingshæð“: loftþrýstingur, sýndur sem hæð yfir sjávarmáli, sem samsvarar þeim þrýstingi sem er í meðallofti, eins og skilgreint er í 8. viðauka við Chicago-samninginn,
102. „misnotkun efna“: notkun starfsfólks í flugi á einu eða fleiri geðvirkum efnum, þannig að það:
- a) valdi beinni hættu fyrir notandann eða stefni í hættu lífi, heilsu eða velferð annarra og/eða
- b) valdi starfstengdum, félagslegum, andlegum eða líkamlegum vandamálum eða sjúkdómum,
103. „bannsvæði“: tiltekið loftrými yfir landsvæði eða landhelgi ríkis þar sem flug loftfars er bannað,
104. „geðvirk efni“: alkóhól, ópíumefni, kannabisefni, róandi lyf og svefnlyf, kokaín, önnur geðörvandi lyf, ofskynjunarlyf og rokgjörn leysiefni en að undanskildu kaffi og tóbaki,
105. „ratsjá“: þráðlaus skynjunarbúnaður sem veitir upplýsingar um fjarlægð, áttarhorn og/eða hæð hluta,
106. „talstöðvaskyrt svæði (RMZ)“ (e. *radio mandatory zone*): tiltekið loftrými þar sem skytt er að hafa um borð og nota þráðlausan fjarskiptabúnað,
107. „þráðlaus leiðsöguþjónusta“ (e. *radio navigation service*): þjónusta, sem styðst við eitt eða fleiri leiðsöguvirki, sem lætur í té upplýsingar um leiðsögu eða gögn um stöðu fyrir skilvirka og örugga starfrækslu loftfara,
108. „þráðlaus talfjarskipti“: tegund þráðlausra fjarskipta sem ætluð eru til upplýsingaskipta í formi tals,
109. „endurtæk flugáætlun“: flugáætlun vegna raðflugs, sem er endurtekið hvað eftir annað og reglulega starfrækt á sama hátt í grundvallaratriðum, sem umráðandi/flugrekandi leggur fram til varðveislu og endurtekinna nota fyrir flugumferðarþjónustudeildir,
110. „stöðumið“ (e. *reporting point*): ákveðin landfræðileg staðsetning sem miðað við er þegar tilkynnt er um staðsetningu loftfars,
111. „haftasvæði“: tiltekið loftrými yfir landsvæði eða landhelgi ríkis þar sem flug loftfars takmarkast við tilgreindar aðstæður,
112. „leiðarleggur“: leið eða hluti af leið sem venjulega er flogin án millilendinga,
113. „flugbraut“: afmarkað, rétthyrnt svæði á flugvelli sem er undirbúið fyrir landingu og flugtök loftfara,

114. „flugbrautarbiðstaður“: ákveðinn biðstaður ætlaður til að vernda flugbraut, hindranaflöt eða öryggissvæði og/ eða viðkvæm svæði blindlendingarkerfis (ILS) eða örbylgjulendingarkerfis (MLS), þar sem loftför og ökutæki í akstri skulu stöðva og bíða, nema flugturn heimili annað,
115. „flugbrautarskyggni (RVR)“ (e. *runway visual range*): sú fjarlægð sem flugmaður loftfars á miðlínu flugbrautar getur eygt á yfirborðsmerkingum flugbrautarinnar eða þeim ljósum sem afmarka hana eða sýna miðlínu hennar,
116. „starfsmenn í flugöryggistengdum störfum“ (e. *safety-sensitive personnel*): starfsmenn sem gætu stofnað flugöryggi í hættu ef þeir gegna skyldustörfum sínum og verkefnum á óviðeigandi hátt, þ.m.t., en þó ekki takmarkað við, flugverjar, viðgerðarmenn loftfara og flugumferðarstjórar,
117. „sviffluga“: loftfar sem er þyngra en loft og haldist getur á flugi vegna verkana loftkrafta á fleti sem eru óhreyfanlegir og sem krefst ekki hreyfils meðan á frjálsum flugi stendur, þ.m.t. svifdrekar, svifvængir og önnur sambærileg loftför,
118. „kögunarsvarratsjá (SSR)“: kögunarratsjárkerfi sem notar senda og móttökubúnað (spyrjendur) og ratsjársvara,
119. „SIGMET-upplýsingar“: viðvaranir gefnar út af aðalveðurstofu um að á flugleið sé kunnugt um eða búist við sérstökum veðurskilyrðum sem gætu haft áhrif á öryggi flugs,
120. „merkjareitur“ (e. *signal area*): svæði á flugvelli notað til að sýna vallarmerki,
121. „leiðarmið“ (e. *significant point*): ákveðin landfræðileg staðsetning notuð til að markað flugþjónustuleið eða feril loftfars eða í öðrum tilgangi tengdum leiðsögu og flugumferðarþjónustu,
122. „sérlegt sjónflug“: sjónflug, sem flugumferðarstjórn heimilar í flugstjórnarsviði við veðurskilyrði sem eru verri en sjónflugsskilyrði,
123. „loftfar sem hefur vikið verulega af flugleið“ (e. *strayed aircraft*): loftfar sem hefur vikið verulega frá áætlaðri stefnu eða tilkynnir að það viti ekki staðsetningu sína,
124. „kögunarratsjá“: ratsjábúnaður sem notaður er til að ákvarða stöðu loftfars með tilliti til fjarlægðar og áttarhorns,
125. „akstur“: hreyfingar loftfara fyrir eigin afli um flugvöll eða starfrækslusvæði, þó ekki flugtök og landingar,
126. „akbraut“: tiltekin braut á flugvelli á landi, gerð fyrir akstur loftfara og ætluð til tengingar milli mismunandi hluta flugvallar, þ.m.t.:
- a) akrein loftfarastæðis: hluti hlaðs, merktur sem akbraut og eingöngu ætlaður til að komast að loftfarastæðum,
- b) akbraut á hlaði: hluti akbrautarkerfis á hlaði sem er ætlaður til að aka yfir hlaðið,
- c) flýtiakbraut (e. *rapid exit taxiway*): akbraut tengd flugbraut með hvössu horni og hönnuð til aksturs af flugbraut eftir landingu með meiri hraða en kleift er á öðrum akbrautum út af flugbraut svo að dvöl á flugbraut verði sem styst,
127. „yfirráðasvæði“: landsvæði og aðliggjandi landhelgi sem er undir fullveldi, yfirráðum, vernd eða stjórn ríkis,
128. „þröskuldur“: upphaf þess hluta flugbrautarinnar sem er nothæfur til landingar,
129. „áætlaður heildarflugtími“:
- a) vegna blindflugs: áætlaður flugtími frá flugtaki til komu yfir tilgreindan stað, skilgreindan með vísan í leiðsögubúnað, og hefja má blindaðflug frá, eða, sé enginn leiðsögubúnaður til aðflugs að landingarflugvelli, til komu yfir ákvörðunarflugvöll,
- b) vegna sjónflugs: áætlaður flugtími frá flugtaki til komu yfir ákvörðunarflugvöll,
130. „ferill“ (e. *track*): leið loftfars miðuð við yfirborð jarðar, stefnan er venjulega tilgreind í gráðum frá norðri (réttstefna, segulstefna eða netstefna),
131. „ráðgjöf til að afstýra árekstri“ (e. *traffic avoidance advice*): ráðgjöf, veitt af flugumferðarþjónustudeild, um tilgreind flugbrögð til aðstoðar flugmanni við að forðast árekstur,
132. „flugumferðarupplýsingar“: upplýsingar, sem flugumferðarþjónustudeild veitir flugmönnum til að vara þá við annarri flugumferð, sem tekið er eftir eða vitað er um nálægt stöðu eða fyrirhugaðri flugleið loftfars, til að hjálpa flugmönnum að forðast árekstra,

133. „afhendingarstaður flugstjórnar“: skilgreindur staður á flugslóð loftfars þar sem ábyrgð á flugstjórnarþjónustu við loftfarið flyst frá einni flugstjórnardeild, eða stjórnstöð, til þeirrar næstu,
134. „skiptihæð“: í eða undir skiptihæð skal lóðrétt staðsetning loftfars miðuð við flughæð,
135. „skiptilag“: lægsta fluglag sem nota má yfir skiptihæð,
136. „ratsjársvarskytt svæði (TMZ)“ (e. *transponder mandatory zone*): tiltekið loftrými þar sem skytt er að hafa um borð og nota ratsjársvara sem gefur upp málþrýstingshæð,
137. „óþekkt loftfar“ (e. *unidentified aircraft*): loftfar sem sést hefur, eða tilkynnt er um að sé innan ákveðins svæðis, en hefur ekki verið auðkennt,
138. „mannlaus, frjáls loftbelgur“ (e. *unmanned free balloon*): mannlaust loftfar í óknúnu flugi sem er léttara en loft og ekki vélknúð,
139. „VFR“: alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um sjónflugsglur,
140. „sjónflug“: flug samkvæmt sjónflugsglum,
141. „skyggni“: skyggni, sem notað er í flugi, er lengri vegalengdin af þessum tveimur:
- mesta fjarlægð sem unnt er að sjá og greina dökkt fyrirbæri af viðeigandi stærð sem staðsett er nærri jörðu og ber við ljósan bakgrunn,
 - mesta fjarlægð sem unnt er að sjá og greina ljós með ljósstyrknum 1000 kandela á móti óupplýstum bakgrunni,
142. „sjónflugsskilyrði“: veðurskilyrði sem eru tilgreind sem skyggni, fjarlægð frá skýjum og skýjahulu og eru jafngöð eða betri en tilgreind lágmarksskilyrði,
143. „VMC“: alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um sjónflugsskilyrði.

3. gr.

Ákvæðum hlítt

Aðildarríki skulu sjá til þess að farið sé að sameiginlegum reglum og ákvæðum sem sett eru fram í viðaukanum við þessa

reglugerð án þess að hafa áhrif á ákvæðin um sveigjanleika í 14. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008 og verndarráðstafanirnar í 13. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004.

4. gr.

Undanþágur fyrir sérstaka flugstarfsemi

1. Að beiðni aðila, sem sinna eftirfarandi starfsemi, geta lögbær yfirvöld veitt þeim undanþágur frá sértækum kröfum þessarar reglugerðar vegna eftirfarandi starfsemi sem varðar almannahagsmuni og vegna þeirrar þjálfunar sem nauðsynleg er til að sinna starfseminni með öruggum hætti:

- löggæslu- og tollgæsluverkefni,
- verkefni í tengslum við umferðareftirlit og eftirför,
- verkefni er varða umhverfiseftirlit sem opinber yfirvöld framkvæma, eða sem framkvæmd eru fyrir þeirra hönd,
- leit og björgun,
- sjúkraflug,
- rýmingar,
- slökkvistarf,
- undanþágur, sem eru nauðsynlegar til að tryggja öryggi í flugi með þjóðhöfðingjum, ráðherrum og sambærilegum embættismönnum.

2. Lögbæra yfirvaldið sem heimilar þessar undanþágur skal tilkynna Flugöryggisstofnun Evrópu um ástæður fyrir þessum undanþágum eigi síðar en tveimur mánuðum eftir að undanþágan var samþykkt.

3. Þessi grein hefur ekki áhrif á 3. gr. og henni má beita í þeim tilfellum þegar ekki er hægt að framkvæma starfsemina, sem talin eru upp í 1. mgr., sem herflug eða ef starfsemin getur af öðrum ástæðum ekki haft gagn af ákvæðunum um sveigjanleika í þessari reglugerð.

5. gr.

Frávik

1. Þegar reglugerð þessi hefur öðlast gildi og eigi síðar en á gildistökudegi hennar skulu aðildarríkin:

- formlega tilkynna Alþjóðaflugmálastofnuninni að öll frávik, sem tilkynnt hefur verið um að því er varðar staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og ráðlagðar starfsvenjur sem falla undir þessa reglugerð, hafi verið afturkölluð, að undanskildum þeim sem varða grundvallarhagsmuni aðildarríkjanna í öryggis- og varnarmálum í samræmi við 13. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004,

b) tilkynna Alþjóðaflugmálastofnuninni um frávík sem almennt samkomulag er um, sem tilgreind eru í viðbætinum við viðaukann við þessa reglugerð.

2. Í samræmi við 15. viðauka við Chicago-samninginn skal hvert aðildarríki birta í Flugmálahandbók sinni þau frávík sem almennt samkomulag er um og sem tilkynnt hefur verið um til Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í samræmi við b-lið 1. mgr. þessarar greinar, ásamt öllum öðrum ákvæðum sem nauðsynleg eru vegna staðbundinna loftvarna og öryggissjónarmiða í samræmi við a-lið 1. mgr. þessarar greinar.

6. gr.

Eftirlit með breytingum

1. Þegar reglugerð þessi hefur öðlast gildi skal framkvæmdastjórnin, með stuðningi Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu og Flugöryggisstofnunar Evrópu, koma á varanlegu ferli:

- a) til að tryggja að allar breytingar, sem samþykktar eru innan ramma Chicago-samningsins og varða gildissvið þessarar reglugerðar, séu undir eftirliti og háðar greiningu,
- b) til að þróa tillögur að breytingum á viðaukanum við þessa reglugerð, ef nauðsyn krefur.

2. Ákvæði 5. gr. þessarar reglugerðar að því er varðar afturköllun og tilkynningar vegna frávika og birtingar í Flugmálahandbókinni og ákvæði 7. gr. að því er varðar breytingar á viðaukanum, skulu gilda eins og við á.

7. gr.

Breytingar á viðaukanum

1. Viðaukanum skal breytt í samræmi við 3. mgr. 5. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004.

2. Breytingarnar, sem um getur í 1. mgr., geta m.a. falið í sér breytingar sem eru nauðsynlegar til að tryggja samkvæmni í lagaákvæðum við rýmkun þessarar reglugerðar í framtíðinni þannig að þær nái yfir viðeigandi ákvæði úr öðrum viðaukum og skjölum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar en 2. viðauka, eða breytingar, sem fylgja uppfærslu á þessum skjölum eða viðaukum eða breytingum á viðeigandi reglugerðum Evrópusambandsins.

8. gr.

Umbreytingarráðstafanir og viðbótarráðstafanir

1. Aðildarríki sem hafa samþykkt viðbótarákvæði við staðal Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fyrir gildistöku þessarar reglugerðar skulu tryggja að þau séu í samræmi við þessa reglugerð.

2. Að því er varðar þessa grein teljast slík viðbótarákvæði við staðal Alþjóðaflugmálastofnunarinnar ekki frávík frá Chicago-samningnum. Aðildarríkin skulu birta slík viðbótarákvæði, sem og öll mál sem lögbæru yfirvaldi ber að taka ákvörðun um samkvæmt þessari reglugerð, í gegnum Flugmálahandbók sína. Þau skulu einnig tilkynna framkvæmdastjórninni og Flugöryggisstofnun Evrópu um það eigi síðar en tveimur mánuðum eftir að reglugerð þessi tekur gildi eða þegar viðbótarákvæðið hefur verið samþykkt.

9. gr.

Öryggiskröfur

Þegar reglugerð þessi hefur öðlast gildi og með fyrirvara um 7. gr. skulu aðildarríki sjá til þess, í því skyni að viðhalda eða bæta núverandi öryggisstig, að í tengslum við öryggisstjórnunarferli, sem tekur á öllum þáttum framkvæmdaráætluninni, þ.m.t. hættugreining, áhættumat og ráðstafanir til að draga úr áhættu, áður en raunverulegar breytingar eru gerðar á verklagsreglum sem notaðar voru áður. Slíkar ráðstafanir til að draga úr áhættu geta falið í sér beitingu 3. gr.

10. gr.

Breytingar á reglugerðum (EB) nr. 730/2006, (EB) nr. 1033/2006, (EB) nr. 1794/2006, (EB) nr. 1265/2007, (EB) nr. 255/2010 og framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 1035/2011

1. Reglugerð (EB) nr. 730/2006 er breytt sem hér segir:

- a) Í stað 3. mgr. og 4. mgr. 2. gr. komi eftirfarandi:

„3. „IFR“: alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um blindflugsreglur,

4. „VFR“: alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um sjónflugsreglur.“

2. Reglugerð (EB) nr. 1033/2006 er breytt sem hér segir:

- a) Í stað 8. liðar í 2. mgr. 2. gr. komi eftirfarandi:

„8. „IFR“: alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um blindflugsreglur.“

b) Í stað 1. mgr. 3. gr. komi eftirfarandi:

„1. Ákvæðin sem tiltekin eru í viðaukanum, gilda um afhendingu, viðtöku og dreifingu flugáætlana fyrir öll flug, sem falla undir þessa reglugerð og allar breytingar á lyklatríðum flugáætlunar á undirbúningsstigi flugs, í samræmi við þessa reglugerð.“

c) Í stað fyrirsagnar og fyrsta undirliðar viðaukans komi eftirfarandi:

„Ákvæðin sem um getur í 1. mgr. 3. gr.

1. Fjórði þáttur framkvæmdarreglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 923/2012 (*).“

(*) Stjórn. ESB L 281, 13.10.2012, bls. 1.

3. Reglugerð (EB) nr. 1794/2006 er breytt sem hér segir:

a) Í stað c- og d-liðar 2. gr. komi eftirfarandi:

„c) „IFR“: alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um blindflugsreglur,

d) „VFR“: alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um sjónflugsreglur.“

4. Reglugerð (EB) nr. 1265/2007 er breytt sem hér segir:

a) Í stað 5. mgr. 2. gr. komi eftirfarandi:

„5. „flug samkvæmt sjónflugsreglum (sjónflug)“: hvers kyns flug samkvæmt sjónflugsreglum.“

5. Reglugerð (ESB) nr. 255/2010 er breytt sem hér segir:

a) Í stað 3. mgr. 2. gr. komi eftirfarandi:

„3. „IFR“: alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um blindflugsreglur.“

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 26. september 2012.

6. Framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 1035/2011 er breytt sem hér segir:

a) Í stað tilvísunarinnar í „2. viðauka um flugreglur, 10. útgáfu, júlí 2005“ í a-lið 4. liðar II. viðauka komi tilvísun í „framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012“.

b) tilvísuninni í „11. viðauka um flugumferðarþjónustu, 13. útgáfu, júlí 2001, ásamt öllum breytingum til og með nr. 47-B“ í c-lið 4. liðar II. viðauka er breytt með því að bæta „og framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012, eftir því sem við á“ inn í lok setningarinnar.“

c) tilvísuninni í „11. viðauka um flugumferðarþjónustu, 13. útgáfu, júlí 2001, ásamt öllum breytingum til og með nr. 47-B“ í b-lið 2. liðar III. viðauka er breytt með því að bæta „og framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012, eftir því sem við á“ inn í lok setningarinnar.“

II. gr.

Gildistaka

1. Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Hún kemur til framkvæmda frá og með 4. desember 2012.

2. Þrátt fyrir aðra undirgrein 1. mgr. geta aðildarríki ákveðið að beita ekki ákvæðum þessarar reglugerðar fyrr en 4. desember 2014.

Þegar aðildarríki nýtir þann möguleika skal það tilkynna framkvæmdastjórninni og Flugöryggisstofnun Evrópu, í samræmi við 1. mgr. 12. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004, um ástæður undanþágunnar, gildistíma hennar og áætlaða og tengda tímasetningu fyrir framkvæmd reglugerðarinnar.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

forseti.

José Manuel BARROSO

*VIÐAUKI***FLUGREGLUR***1. ÞÁTTUR**Flug yfir úthöfum***SERA.1001 Almenn**

- a) Hvað varðar flug yfir úthöfum gilda reglurnar sem eru tilgreindar í 2. viðauka Chicago-samningsins án undantekninga. Í því skyni að tryggja samfellu í rekstri og samfelldan rekstur flugumferðarþjónustu, einkum innan starfræna loftrýmisumdæma, er heimilt að beita ákvæðum 11. viðauka Chicago-samningsins í loftrými yfir úthöfum með þeim hætti að það sé í samræmi við það hvernig þessum ákvæðum er beitt yfir yfirráðsvæði aðildarríkjanna. Þetta hefur ekki áhrif á starfrækslu ríkisloftfara skv. 3. gr. Chicago-samningsins. Þetta hefur enn fremur ekki áhrif á ábyrgð aðildarríkja að tryggja að starfræksla loftfara innan þeirra flugupplýsingasvæða þar sem eru ábyrg fyrir því að veita flugumferðarþjónustu samkvæmt samningi Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um svæðisbundna flugleiðsögu, fari fram á öruggan, skjótan og skilvirkan hátt.
- b) Fyrir þá hluta úthafanna þar sem aðildarríki hefur tekið á sig ábyrgð á flugumferðarþjónustu, samkvæmt samningi Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um svæðisbundna flugleiðsögu, skal aðildarríkið tilnefna þann veitanda flugumferðarþjónustu sem á að veita þessa þjónustu.

*2. ÞÁTTUR**Gildissvið og framfylgd***SERA.2001 Gildissvið**

Með fyrirvara um ákvæði SERA.1001 hér að framan gildir þessi reglugerð í samræmi við 1. gr. og einkum um loftrýmisnotendur og loftför sem:

- a) fljúga til Evrópusambandsins, innan þess eða frá því,
- b) hafa ríkisfang eða skrásetningamerki aðildarríkis Evrópusambandsins, og fljúga í loftrými að því marki að það brjóti ekki gegn reglum þess ríkis, sem hefur lögsögu yfir því yfirráðsvæði sem flogið er yfir.

Þessi reglugerð skal einnig gilda um lögbær yfirvöld aðildarríkjanna, veitendur flugleiðsöguþjónustu og viðeigandi starfsfólk á jörðu niðri sem kemur að starfrækslu loftfara.

SERA.2005 Framfylgd flugreglna

Starfræksla loftfars á flugi, á athafnasvæði flugvallar eða á starfrækslusvæði skal vera í samræmi við almennu reglurnar, gildandi staðbundin ákvæði sem og, ef loftfar er á flugi, annaðhvort við:

- a) sjónflugsreglur eða
- b) blindflugsreglur.

SERA.2010 Ábyrgð

- a) Ábyrgð flugstjórans

Flugstjóri loftfars skal, hvort sem hann stjórnar sjálfur loftfarinu eða ekki, bera ábyrgð á starfrækslu loftfarsins í samræmi við þessa reglugerð en flugstjóranum er þó heimilt að víkja frá reglunum þegar slíkt frávik er bráðnauðsynlegt af öryggisástæðum.

- b) Fyrirflugsundirbúningur

Áður en flug er hafið skal flugstjóri kynna sér allar tiltækar upplýsingar fyrir ætlað flug. Við undirbúning flugs frá nágrenni flugvallar, svo og við allt blindflug, skal athuga nákvæmlega tiltækar veðurlýsingar og veðurspár og hlíðsjón skal höfð af eldsneytisþörf og vararóðstöfunum ef ekki reynist unnt að ljúka fluginu samkvæmt áætlun.

SERA.2015 Valdsvið flugstjóra

Flugstjóri á loftfari skal hafa óskorað vald yfir starfsemi loftfars meðan hann hefur stjórn þess með höndum.

SERA.2020 Misnotkun geðvirkra efna

Hver sá sem hefur á hendi störf sem varða öryggi flugsins (starfsmenn í öryggistengdum störfum) skal ekki sinna þeim störfum ef hann hefur neytt geðvirkra efna, sem hafa áhrif á mannlega getu hans. Slikum starfsmönnum skal óheimil hvers konar misnotkun geðvirkra efna.

3. ÞÁTTUR**Almennar reglur og afstýring úreksurs****1. KAFLI****Vernd einstaklinga og eigna****SERA.3101 Vanræksla eða gáleysi við starfrækslu loftfars**

Við starfrækslu loftfars skal hvorki sýna vanrækslu né gáleysi þannig að líf eða eignum annarra geti stafað hættu af.

SERA.3105 Lágmarkshæðir

Að frátöldu flugtaki og landingu eða með sérstöku leyfi lögbærs yfirvalds skal loftförum ekki flogið yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa, eða yfir útisamkomum, nema það sé gert í hæð sem gerir mögulegt, í neyðartilvikum, að landing eigi sér stað án þess að mönnum eða eignum á jörðu niðri sé stofnað í ótilhlýðilega hættu. Lágmarkshæðir sjónflugs skulu vera í samræmi við f-lið SERA.5005 og lágmarkshæðir blindflugs skulu vera í samræmi við b-lið SERA.5015.

SERA.3110 Farflugslög

Farflugslög, sem flogið skal í á tilteknu flugi eða hluta þess, skulu miðuð við:

- a) fluglög, fyrir flug í eða ofar lágsta nothæfa fluglagi eða, þegar við á, ofar skiptihæð,
- b) flughæðir, fyrir flug fyrir neðan lágsta nothæfa fluglagi eða, þegar við á, í eða neðan skiptihæðar.

SERA.3115 Útkast hluta eða úðun efna

Útkast hluta eða úðun efna úr loftfari á flugi skal aðeins fara fram í samræmi við:

- a) löggjöf Sambandsins eða, eftir atvikum, landslöggjöf vegna starfrækslu loftfara sem heyra undir reglur aðildarríkja og
- b) viðeigandi upplýsingar, ráðgjöf og/eða heimild frá hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.

SERA.3120 Flugtog

Loftfar skal ekki draga annað loftfar eða hluti í flugtogi nema í samræmi við:

- a) löggjöf Sambandsins eða, eftir atvikum, landslöggjöf vegna starfrækslu loftfara sem heyra undir reglur aðildarríkja og
- b) viðeigandi upplýsingar, ráðgjöf og/eða heimild frá hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.

SERA.3125 Fallhlífarstökk

Fallhlífarstökk, önnur en þau sem eru gerð í neyðarskyni, skulu aðeins framkvæmd í samræmi við:

- a) löggjöf Sambandsins eða, eftir atvikum, landslöggjöf vegna starfrækslu loftfara sem heyra undir reglur aðildarríkja og
- b) viðeigandi upplýsingar, ráðgjöf og/eða heimild frá hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.

SERA.3130 Listflug

Listflug skal aðeins fara fram í samræmi við:

- a) löggjöf Sambandsins eða, eftir atvikum, landslöggjöf vegna starfrækslu loftfara sem heyra undir reglur aðildarríkja og
- b) viðeigandi upplýsingar, ráðgjöf og/eða heimild frá hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.

SERA.3135 Fylkingarflug

Loftförum skal ekki flogið í fylkingu nema undirbúningur hafi átt sér stað meðal flugstjóra loftfaranna sem taka þátt í fluginu og fyrir fylkingarflug í flugstjórnarrými, að flogið sé í samræmi við skilyrði lögbærs yfirvalds. Þessi skilyrði eru m.a. eftirfarandi:

- a) að einn flugstjóranna sé tilnefndur fylkingarforinginn,
- b) að fylkingin fljúgi sem eitt loftfar með tilliti til flugleiðsögu og stöðutilkynninga,
- c) að aðskilnaður milli loftfaranna í fluginu skuli vera á ábyrgð fylkingarforingjans og flugstjóra hinna loftfaranna í fylkingarfluginu og skuli ná yfir þann aðlögunartíma þegar loftförin breyta af beinu og lárétu flugi til að ná aðskilnaði sín á milli í fylkingunni og þegar fylkingin sameinast og dreifist og
- d) að mesta fjarlægð til hliðar, lengdarfjarlægð og lóðrétt fjarlægð á milli hvers loftfars og fylkingarforingjans sé í samræmi við Chicago-samninginn að því er varðar ríkisloftfar. Fyrir önnur loftför en ríkisloftför skal fjarlægðin milli hvers loftfars ekki vera meiri en 1 km (0,5 sjómilur) lárétt og 30 m (100 fet) lóðrétt frá fylkingarforingjanum.

SERA.3140 Mannlausir, frjalsir loftbelgir

Mannlausum, frjalsum loftbelg skal stjórnað þannig að sem minnst hætta verði fyrir menn, eignir eða önnur loftför og í samræmi við skilyrðin sem tilgreind eru í 2. viðbæti.

SERA.3145 Bannsvæði og haftasvæði

Loftfari skal ekki flogið á bann- eða haftasvæði, sem hefur verið tilhlýðilega auglýst, nema flogið sé í samræmi við ákvæði haftanna eða samkvæmt leyfi þess aðildarríkis sem hefur yfirráð á svæðinu.

2. KAFLI**Afstýring áreksturs****SERA.3201 Almennt**

Ekkert í þessari reglugerð leysir flugstjóra undan þeirri ábyrgð að grípa til nauðsynlegra aðgerða sem eru best til þess fallnar að afstýra árekstri, m.a. flugbrögð til að forðast árekstur sem byggjast á ráðleggingum frá árekstrarvarakerfi (ACAS).

SERA.3205 Nálægð

Loftfar skal ekki vera á ferð svo nálægt öðru loftfari að af því geti stafað árekstrarhætta.

SERA.3210 Leiðarréttur

- a) Loftfar, sem á leiðarrétt, skal halda stefnu sinni og hraða.
- b) Loftfar, sem gerir sér ljóst að hæfni annars loftfars til flugbragða er löskuð, skal víkja fyrir því loftfari.
- c) Loftfari, sem samkvæmt eftirfarandi reglum verður að víkja fyrir öðru loftfari, skal forðast að fara fyrir ofan það eða að neðan, eða fara þvert fyrir það nema í öruggri fjarlægð og með fullu tilliti til áhrifa flugrasta.
 - 1) *Ferlar mætast (e. approaching head-on)*. Þegar tvö loftför nálgast á sem næst gagnstæðum ferli og hætta er á árekstri skal hvort um sig breyta stefnu til hægri.

- 2) *Ferlar stefna saman (e. converging)*. Þegar ferlar tveggja loftfara stefna saman nokkurn veginn í sama lagi skal það loftfar sem hefur hitt loftfarið á hægri hönd, veita því forgang, þó með þeim undantekningum sem hér segir:
 - i. vélknúin loftför, þyngri en loft, skulu víkja fyrir loftskipum, svifflugum og loftbelgjum,
 - ii. loftskip skulu víkja fyrir svifflugum og loftbelgjum,
 - iii. svifflugur skulu víkja fyrir loftbelgjum,
 - iv. vélknúin loftför skulu víkja fyrir loftförum, sem hafa önnur loftför eða hluti í flugtogi.
 - 3) *Farið fram úr*. Loftfar telst vera að fara fram úr ef það nálgast annað loftfar aftan frá þannig að stefnumunur þeirra sé minni en 70 gráður við samhverfuplan þess síðarnefnda, þ.e. í slíkri afstöðu að í myrkri gæti það ekki séð þau siglingaljós hins sem eru vinstra megin (á bakborða) eða hægra megin (á stjórnborða). Loftfar, sem farið er fram úr, á leiðarrétt en loftfar það, sem fram úr fer, skal hvort sem það er í stigandi, lækkandi eða láréttu flugi, varast hitt loftfarið með því að breyta stefnu til hægri og skulu engar þær breytingar sem verða kunna á afstöðu loftfaranna hvors til annars, leysa það loftfar sem fram úr ætlar, frá þessari skyldu fyrr en það er vel komið fram hjá hinu.
 - i. *Sviffluga sem fer fram úr annarri svifflugum*. Sviffluga sem fer fram úr annarri svifflugum getur breytt stefnu sinni til hægri eða til vinstri.
 - 4) *Lending*. Loftfar á flugi eða á ferð á láði eða legi skal veita forgang loftfari sem er að lenda eða er komið að lokastigi aðflugs til landingar.
 - i. Þegar tvö eða fleiri loftför, þyngri en loft, nálgast flugvöll eða starfrækslusvæði til landingar skal það loftfar, sem hærra er, víkja fyrir hinu lægra, sem þó má ekki notfæra sér þessa reglu til þess að fara beint í veg fyrir annað loftfar, sem er komið að lokastigi aðflugs til landingar eða fara fram úr því. Þó skulu vélknúin loftför, þyngri en loft, veita svifflugum forgang.
 - ii. *Nauðlending*. Loftfar, sem verður þess vart að annað loftfar neyðist til að lenda, skal víkja fyrir því.
 - 5) *Flugtak*. Loftfar í akstri á umferðarsvæði flugvallar skal víkja fyrir loftfari sem er í flugtaki eða um það bil að hefja flugtak.
- d) Hreyfingar loftfara, einstaklinga og ökutækja á jörðu niðri.
- 1) Eftirfarandi gildir ef hætta er á árekstri á milli tveggja loftfara í akstri á athafnasvæði flugvallar eða sambærilegum hluta starfrækslusvæðis:
 - i. komi tvö loftför hvort á móti öðru, eða því sem næst, skulu þau bæði nema staðar eða þegar aðstæður leyfa, víkja vel til hægri,
 - ii. þegar ferlar tveggja loftfara skerast skal það loftfar víkja sem hefur hitt sér til hægri,
 - iii. loftfar, sem annað loftfar fer fram úr, á réttinn, og það loftfar sem fram úr fer skal halda sér í nægri fjarlægð.
 - 2) Loftfar í akstri á umferðarsvæði flugvallar með flugturni skal nema staðar og bíða við alla flugbrautarbíðastaði nema flugturn hafi veitt skýra heimild til að fara inn á flugbrautina eða yfir hana.
 - 3) Loftfar í akstri á umferðarsvæði skal nema staðar og bíða við allar upplýstar stöðvunarslár og má halda áfram í samræmi við 2. lið þegar slökkt hefur verið á ljósumum.
 - 4) Hreyfing einstaklinga og ökutækja á flugvöllum:
 - i. Hreyfingar einstaklinga eða ökutækja, þ.m.t. loftfara í flugtogi, á umferðarsvæði flugvallar, skulu vera undir stjórn flugturns, eftir því sem nauðsynlegt er, til að koma í veg fyrir að þau séu í hættu eða hætta stafi af lendingu, akstri eða flugtaki loftfara.

- ii. Við skilyrði þar sem verklagsreglur í lélegu skyggni eru í gildi:
- A) skal fjöldi einstaklinga og ökutækja, sem starfa á umferðarsvæði flugvallar, takmarkaður við það sem telst algjörlega nauðsynlegt og skal sérstakt tillit tekið til krafna um vernd viðkvæmra svæða vegna staðsetningar blindlendingarkerfa/örbylgjulendingarkerfa þegar nákvæmnisblindaðflug eða -lending skv. II. eða III. flokki á sér stað,
 - B) með fyrirvara um ákvæðin í iii. lið, skal lágmarksaðskilnaður milli ökutækja og loftfara í akstri vera eins og hann er tilgreindur af veitanda flugleiðsöguþjónustu og samþykktur af lögbæra yfirvaldinu, að teknu tilliti til tiltækra hjálpartækja,
 - C) þegar II. flokks og III. flokks nákvæmnisblindflug samkvæmt bæði blindlendingarkerfi og örbylgjulendingarkerfi eru að staðaldri starfrækt að sömu flugbraut, skulu strangari gildi fyrir öryggissvæði og viðkvæm svæði blindlendingar- eða örbylgjulendingarkerfa gilda.
- iii. Ökutæki sem notuð eru í neyðarþjónustu og eru á leið til aðstoðar loftfari í nauð skulu njóta forgangs fyrir allri annari umferð á jörðu niðri.
- iv. Með fyrirvara um ákvæði iii. liðar skulu ökutæki á umferðarsvæðinu hlíta eftirfarandi reglum:
- A) ökutæki og ökutæki með loftfar í flugtogi skulu víkja fyrir loftförum sem eru að lenda, í flugtaki, í akstri eða í flugtogi,
 - B) ökutæki skulu víkja fyrir öðrum ökutækjum sem hafa loftfar í flugtogi,
 - C) ökutæki skulu víkja fyrir öðrum ökutækjum í samræmi við leiðbeiningar flugumferðarþjónustudeildar,
 - D) þrátt fyrir að ákvæði A,- B- og C-liðar, skulu ökutæki og ökutæki með loftfar í flugtogi fara að leiðbeiningum sem gefnar eru út af flugturni.

SERA.3215 Ljós sem eiga að loga á loftförum

- a) Að undanskildum ákvæðum e-liðar skulu eftirfarandi ljós loga á öllum loftförum sem eru á flugi að nóttu til:
- 1) blikljós, sem ætluð eru til að vekja athygli á loftfarinu og
 - 2) siglingaljós sem ætluð eru til að gefa athuganda til kynna leið loftfarsins og skulu önnur ljós ekki loga ef líklegt er að þeim verði ruglað saman við siglingaljósinn eða
 - 3) ef um er að ræða loftbelgi, þá siglingaljós.
- b) Að undanskildum ákvæðum e-liðar gildir eftirfarandi um starfrækslu að nóttu til:
- 1) öll loftför á hreyfingu um athafnasvæði flugvallar skulu nota siglingaljós til að gefa athuganda til kynna leið þess og skulu önnur ljós ekki loga ef líklegt er að þeim verði ruglað saman við siglingaljósinn,
 - 2) öll loftför á athafnasvæði flugvallar skulu nota ljós sem gefa til kynna útlínur þeirra, nema þau séu kyrrstæð og nægilega vel upplýst, eftir því sem mögulegt er,
 - 3) öll loftför í akstri eða flugtogi á athafnasvæði flugvallar skulu nota ljós sem eiga að draga athygli að loftfarinu og
 - 4) öll loftför á athafnasvæði flugvallar með hreyfla í gangi skulu nota ljós sem gefa slíkt til kynna.
- c) Að undanskildum ákvæðum e-liðar skulu öll loftför á flugi sem eru búin blikljósum til að uppfylla kröfu 1. liðar a-liðar einnig nota slík ljós að degi til.

- d) Að undanskildum ákvæðum e-liðar skulu öll loftför:
- 1) í akstri eða í flugtogi á athafnasvæði flugvallar, sem eru búin blikljósum til að uppfylla kröfu 3. liðar b-liðar, eða
 - 2) á athafnasvæði flugvallar, sem eru búin ljósum til að uppfylla kröfu 4. liðar b-liðar,
- einnig nota slík ljós að degi til.
- e) Flugmaður má slökkva á eða draga úr styrk sérhverra leifturljósanna sem ætlað er að fullnægja skilyrðum a-, b-, c- eða d-liðar ef svona ljós:
- 1) hindra flugmanninn, eða eru líkleg til að hindra hann, í því að sinna skyldustörfum sínum á fullnægjandi hátt eða
 - 2) blinda, eða eru líkleg til að blinda, einstaklinga fyrir utan loftfarið.

SERA.3220 Eftirlíkt blindflug

Loftfari skal ekki flogið við eftirlíkt blindflugsskilyrði nema því aðeins:

- a) að loftfarið sé búið fullvirkum, tvöföldum stjórnækjum og
- b) að annar flugmaður með tilskilin réttindi (kallaður öryggisflugmaður í þessari reglu) sé í stjórnseti sem öryggisflugmaður fyrir þann, sem flýgur við eftirlíkt blindflugsskilyrði. Öryggisflugmaðurinn skal hafa nægilegt útsýni fram á við og til beggja handa en að öðrum kosti skal hæfur aðili sem samband hefur við öryggisflugmanninn, hafa sæti þar í loftfarinu sem útsýn er nægileg til að bæta upp það útsýnisvið sem á vantar hjá öryggisflugmanni.

SERA.3225 Athafnir loftfara á flugvelli og í nágrenni hans

Loftfar á ferð á flugvelli eða í nágrenni hans skal:

- a) fylgjast með annarri flugumferð til að forðast árekstur,
- b) haga flugi sínu eftir umferð annarra loftfara eða forðast hana,
- c) taka allar beygjur til vinstri, við aðflug, til landingar og eftir flugtak, nema önnur fyrirmæli eða leiðbeiningar berist frá flugumferðarstjórn, að undanskildum loftbelgjum,
- d) lenda og hefja flug upp í vindinn nema önnur stefna sé æskilegri með hliðsjón af öryggi, legu flugbrauta eða flugumferð, að undanskildum loftbelgjum.

SERA.3230 Athafnir loftfara á sjó eða vatni

- a) Þegar tvö loftför eða loftfar og skip nálgast hvort annað svo hættu verður á árekstri skulu loftför fara með gát og taka tillit til aðstæðna og skilyrða, þ.m.t. takmarkana hins farartækisins.
 - 1) *Ferlar stefna saman.* Það loftfar, sem hefur annað loftfar eða skip á hægri hönd, skal víkja þannig að nægur aðskilnaður haldist.
 - 2) *Ferlar mætast.* Loftfar, sem hefur annað loftfar eða skip á sem næst gagnstæðum ferli, skal breyta stefnu til hægri þannig að nægur aðskilnaður haldist.
 - 3) *Farið fram úr.* Það loftfar eða skip, sem farið er fram úr, hefur leiðarrétt, en það sem fram úr fer, skal breyta stefnu þannig að nægur aðskilnaður haldist.
 - 4) *Lending og flugtak.* Við landingu á sjó eða vatni eða flugtak af sjó eða vatni skal loftfar, eftir því sem unnt er, vera í nægilegri fjarlægð frá skipum og forðast að hindra ferðir þeirra.

- b) *Ljós sem eiga að loka á loftförum á sjó eða vatni.* Að nóttu eða á öðru tímabili sem lögbært yfirvald ákveður, eiga öll loftför á sjó eða vatni að nota þau ljós sem krafist er í samræmi við samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972, nema óhagkvæmt sé að gera slíkt, en þá skal nota eins sambærileg ljós að gerð og staðsetningu og unnt er og þau sem krafist er samkvæmt alþjóðareglum.

3. KAFLI

Merki

SERA.3301 Almenn

- a) Eftir að hafa séð eða móttakið eitthvert þeirra merkja sem skráð eru í 1. viðbæti skal loftfar gera þær ráðstafanir sem krafist er samkvæmt túlkun merkisins í viðbætinum.
- b) Við notkun skulu merkin í 1. viðbæti hafa þá merkingu sem þar greinir. Þau skulu notuð í því skyni einu sem í viðbætinum getur og engin önnur merki skal nota sem kynni að vera ruglað saman við þau.
- c) Merkjamaður ber ábyrgð á því að gefa loftfari staðlaðar akstursbendingar á skýran og ótvíræðan hátt með því að nota merkin sem eru sýnd í 1. viðbæti.
- d) Aðeins einstaklingar sem hafa hlotið til þess þjálfun, teljast hæfir og hafa verið samþykktir samkvæmt viðeigandi löggjöf Sambandsins eða landslöggjöf skulu sinna störfum merkjamanns.
- e) Merkjamaður skal vera í sérstöku flúrljómandi auðkennisvesti til að gera flugliðum kleift að greina að hann er sá sem ber ábyrgð á akstursbendingum.
- f) Allir starfsmenn á jörðu niðri skulu nota sjálflysandi ljóskefli, bendingarspaða eða hanska að degi til. Að næturlagi eða í litlu skyggni skal nota ljóskefli.

4. KAFLI

Tími

SERA.3401 Almenn

- a) Nota skal alheimstíma (UTC) og skal hann tilgreindur í klukkustundum og mínútum, og þar sem þess er þörf í sekúndum, þar sem miðað er við 24 klst. sólarhring er hefst á miðnætti.
- b) Áður en flug undir stjórn er hafið skal afla upplýsinga um réttan tíma og svo eftir þörfum meðan á því stendur.
- c) Hvar sem tími er notaður í fjarskiptum um gagnatengingu, skal hann vera réttur innan við 1 sekúndu frá alheimstíma.
- d) Tími frá flugumferðarþjónustunni
- 1) Áður en loftfar hefur akstur til flugtaks, skal flugturn veita flugmanni upplýsingar um réttan tíma nema gerðar hafi verið ráðstafanir þannig að flugmaðurinn fái þessar upplýsingar annars staðar. Flugumferðarþjónustudeildir skulu að auki veita loftfarinu upplýsingar um réttan tíma samkvæmt beiðni. Upplýsingar um tíma skulu gefnar a.m.k. að næstu mínútu.

4. ÞÁTTUR

Flugáætlanir

SERA.4001 Afhending flugáætlunar

- a) Upplýsingar um fyrirhugað flug eða hluta þess, sem veittar eru flugumferðarþjónustudeildum, skulu vera í formi flugáætlunar. Hugtakið „flugáætlun“ er notað um mismunandi, ítarlegar upplýsingar um alla þætti í lýsingu flugáætlunar, sem ná yfir alla flugleiðina, eða takmarkaðar upplýsingar sem krafist er, m.a. þegar tilgangurinn er að fá heimild fyrir hluta flugleiðar, svo sem til að fara yfir loftbraut, að taka á flug frá eða lenda á flugvelli með flugturni.
- b) Flugáætlun skal afhent fyrir starfrækslu:
- 1) sérhvers flugs eða hluta þess, sem veita á flugstjórnarþjónustu til,

- 2) sérhvers blindflugs innan ráðgjafarrýmis,
 - 3) sérhvers flugs innan tiltekinnar svæða eða inn á tiltekin svæði eða eftir tilteknum leiðum þegar lögbært yfirvald krefst þess í því skyni að auðvelda veitingu flugupplýsinga, viðbúnaðar-, og leitar- og björgunarþjónustu,
 - 4) flugs innan eða til tiltekinnar svæða eða eftir leiðum, sem lögbært yfirvald hefur ákveðið, til að auðvelda samræmingu milli viðeigandi herdeilda eða flugumferðarþjónustudeilda nágrannaríkja svo að koma megi í veg fyrir hugsanlega þörf á einelti til að bera kennsl á loftfarið,
 - 5) flugs yfir alþjóðleg landamæri, nema hlutaðeigandi ríki krefjist annars,
 - 6) flugs sem áætlað er að eigi sér stað að nóttu til, ef farið er frá nágrenni flugvallar.
- c) Fyrir brottför skal afhenda flugvarðstofu flugáætlun, eða, á meðan á flugi stendur, hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild eða flugfjarskiptastjórnstöð, nema ráðstafanir hafi verið gerðar um afhendingu endurtækra flugáætlana.
- d) Leggja skal fram flugáætlun fyrir öll fyrirhuguð flug yfir alþjóðleg landamæri, eða sem munu þurfa flugstjórnarþjónustu eða ráðgjafarþjónustu fyrir flugumferð, eigi síðar en 60 mínútum fyrir brottför, eða ef hún er lögð fram meðan á flugi stendur, svo snemma að tryggt sé að hún berist örugglega hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild eigi síðar en 10 mínútum áður en áætlað er að loftfarið:
- 1) nái fyrirhuguðum komustað inn á flugstjórnar- eða ráðgjafarsvæði eða
 - 2) fari yfir loftbraut eða ráðgjafarleið.

SERA.4005 Efni flugáætlunar

- a) Flugáætlun skal innihalda upplýsingar um eftirfarandi atriði, eftir því sem lögbært yfirvald telur skipta máli:
- 1) auðkenning loftfars,
 - 2) flugreglur og tegund flugs,
 - 3) fjölda loftfara og tegund eða tegundir loftfara og flugrastarflokk (e. *wake turbulence category*),
 - 4) búnað,
 - 5) brottfararflugvöll eða starfrækslusvæði,
 - 6) áætlaðan hlaðfarartíma,
 - 7) farflugshraða,
 - 8) farflugslag (-lög),
 - 9) flugleið,
 - 10) ákvörðunarflugvöll eða starfrækslusvæði og áætlaðan heildarflugtíma,
 - 11) varaflugvöll (-velli) eða starfrækslusvæði,
 - 12) flugþol,
 - 13) heildarfjöldi einstaklinga um borð,
 - 14) neyðar- og björgunarbúnað,
 - 15) aðrar upplýsingar.

- b) Þegar flugáætlun er lögð fram meðan á flugi stendur skal brottfararflugvöllur eða starfrækslusvæðið sem gefið er upp vera staðsetningin þar sem mögulegt er að fá viðbótarupplýsingar um flugið, ef þörf krefur. Að auki skulu upplýsingarnar, sem veittar eru í staðinn fyrir áætlaðan hlaðfarartíma, vera tíminn yfir fyrsta hluta flugleiðarinnar sem flugáætlunin tengist.

SERA.4010 Lokið við gerð flugáætlunar

- a) Flugáætlun skal innihalda upplýsingar, eftir því sem við á, um þá liði sem skipta máli, að meðtöldum liðnum „varaflygvöllur (-vellir) eða starfrækslusvæði“, um alla leiðina eða þann hluta hennar sem flugáætlunin nær til.
- b) Flugáætlunin skal að auki innihalda upplýsingar, eftir því sem við á, um aðra liði þegar lögbæra yfirvaldið mælir fyrir um það, eða þegar þeim sem leggur fram flugáætlunina þykir slíkt nauðsynlegt.

SERA.4015 Breytingar á flugáætlun

- a) Með hliðsjón af ákvæðum b-liðar SERA.8020 skal tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild, eins fljótt og auðið er, um allar breytingar sem gerðar eru á flugáætluninum í tengslum við blindflug eða sjónflug sem er starfrækt sem flug undir stjórn. Vegna annars sjónflugs skal tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild eins fljótt og unnt er um allar verulegar breytingar á flugáætlun.
- b) Ef upplýsingar um flugþol eða heildarfjölda einstaklinga um borð, sem lagðar eru fram fyrir brottför, reynast rangar á brottfarartíma skal það teljast umtalsverð breyting á flugáætlun og skal tilkynna sem slíka.

SERA.4020 Lokun flugáætlunar

- a) Eftir landingu skal komutilkynning send eins fljótt og við verður komið í persónu, með þráðlausum talfjarskiptum eða um gagnatengingu eða öðrum þeim aðferðum sem lögbært yfirvald ákveður, til viðeigandi flugumferðarþjónustudeildar við komu á flugvöllinn, um öll flug sem lögð hefur verið fram flugáætlun um, sem tekur til flugsins í heild sinni eða síðasta hluta þess til ákvörðunarflugvallarins.
- 1) Ekki er nauðsynlegt að leggja fram komutilkynningu eftir landingu á flugvelli þar sem flugumferðarþjónusta er veitt með því skilyrði að þráðlaus fjarskipti eða sjónmerki gefi til kynna að fylgst hafi verið með landingunni.
- b) Þegar aðeins hefur verið lögð fram flugáætlun fyrir hluta flugs, þó ekki síðasta hluta þess til ákvörðunarstaðar, skal loka flugáætluninni með viðeigandi tilkynningu til hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeildar þegar þess er krafist.
- c) Þegar engin flugumferðarþjónustudeild er á komuflugvelli eða -starfrækslusvæði skal komutilkynning send eins fljótt og unnt er til þeirrar flugumferðarþjónustudeildar sem er nálægust.
- d) Þegar kunnugt er að fjarskiptavirki við komuflugvöll eða -starfrækslusvæði er ófullnægjandi og ekki er hægt að koma komutilkynningu áleiðis á jörðu niðri skal gera eftirfarandi ráðstafanir: Rétt fyrir landingu skal loftfarið, ef mögulegt er, senda hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild skilaboð sem jafngildir komutilkynningu, þegar slíkrar tilkynningar er krafist. Yfirleitt skal slík sending fara til flugfjarskiptastöðvarinnar sem þjónar flugumferðarþjónustudeildinni sem ber ábyrgð á flugupplýsingasvæðinu þar sem loftfarið er starfrækt.
- e) Komutilkynningar loftfara skulu innihalda eftirfarandi upplýsingar:
- 1) auðkenning loftfars,
 - 2) brottfararflugvöll eða starfrækslusvæði,
 - 3) ákvörðunarflugvöll eða starfrækslusvæði (aðeins ef lent hefur verið á öðrum flugvelli en upphaflega var ákveðið),
 - 4) komuflugvöll eða starfrækslusvæði,
 - 5) komutíma.

5. ÞÁTTUR

*Sjónflugsskilyrði, sjónflugsglur, sérlegar sjónflugsglur og blindflugsglur***SERA.5001 Lágmarksskyggni og -fjarlægð frá skýjum við sjónflugsskilyrði**

Lágmarksskyggni og -fjarlægð frá skýjum við sjónflugsskilyrði eru í töflu S5-1.

Tafla S5-1 (*)			
Hæðarbil	Flokkur loftrýmis	Flugskyggni	Fjarlægð frá skýjum
Í og yfir 3 050 m (10 000 fet) yfir meðalsjávarhæð	A (***) B C D E F G	8 km	1 500 m lárétt 300 m (1 000 fet) lóðrétt
Undir 3 050 m (10 000 fet) yfir meðalsjávarhæð og yfir 900 m (3 000 fet) yfir meðalsjávarhæð, eða 300 m (1 000 fet) yfir landi, eftir því hvort er hærra	A (***) B C D E F G	5 km	1 500 m lárétt 300 m (1 000 fet) lóðrétt
Í og undir 900 m (3 000 fet) yfir meðalsjávarhæð, eða 300 m (1 000 fet) yfir landi, eftir því hvort er hærra	A (***) B C D E	5 km	1 500 m lárétt 300 m (1 000 fet) lóðrétt
	F G	5 km (**)	Laus við ský og með yfirborð í sjónmáli

(*) Þegar skiptihæð er lægri en 3 050 m (10 000 fet) yfir meðalsjávarhæð skal nota fluglag (FL) 100 í stað 10 000 feta.

(**) Sjónflugslágmörk fyrir A-flokk loftrýmis eru höfð með til leiðbeiningar fyrir flugmenn og eiga ekki að gefa til kynna að sjónflug sé samþykkt í A-flokki loftrýmis.

(***) Þegar lögbært yfirvald mælir svo fyrir:

- a) er ekki heimilt að fljúga við minna flugskyggni en 1500 m þegar flogið er:
 - 1) við sýndan flughraða sem er 140 hnútar eða minni til að nægur tími gefist til að fylgjast með annarri umferð eða hindrunum til að afstýra árekstri eða
 - 2) við aðstæður þar sem líkurnar á því að rekast á aðra umferð eru að jafnaði litlar, t.d. á svæðum þar sem er litil umferð og verkflug í litilli hæð.
- b) Þyrlum er heimilt að fljúga við flugskyggni sem er minna en 1500 m en ekki minna en 800 m, ef flogið er svo hægt að nægur tími gefist til að fylgjast með annarri umferð eða hindrunum til að afstýra árekstri. Heimilt er að fljúga við flugskyggni sem er minna en 800 m við sérstakar aðstæður, t.d. sjúkraflyg, leitar- og björgunaraðgerðir og slökkvistarf.

SERA.5005 Sjónflugsglur

- a) Þegar ekki er um sérlegt sjónflug að ræða skal sjónflug fara fram með þeim hætti að loftfari er flogið við skilyrði um skyggni og fjarlægð frá skýjum, sem eru jafngild eða strangari en þau sem tilgreind eru í töflu S5-1.
- b) Ef frá er talið þegar heimild flugstjórnardeildar er fengin til sérlegs sjónflugs, má hvorki hefja flug né lenda á flugvelli innan flugstjórnarsviðs eða koma inn í vallarsvið eða umferðarhring hans þegar tilkynnt veðurskilyrði á flugvelli eru undir eftirfarandi lágmarkum:
 - 1) skýjahula er lægri en 450 m (1500 fet) eða
 - 2) vallarskyggni er minna en 5 km.
- c) Í samræmi við ákvörðun lögbærs yfirvalds er sjónflug að nóttu til heimilt við eftirfarandi skilyrði:
 - 1) ef farið er frá nágrenni flugvallar skal leggja fram flugáætlun í samræmi við 6. lið b-liðar SERA.4001,
 - 2) koma skal á og viðhalda tviátta fjarskiptasambandi á viðeigandi fjarskiptarás flugumferðarþjónustu, þegar mögulegt er,
 - 3) lágmarksskyggni og -fjarlægð frá skýjum við sjónflugsskilyrði eins og tilgreint er í töflu S5-1 nema:
 - i. skýjahula má ekki vera minni en 450 m (1500 fet),

- ii. ákvæðin um skert flugsöggni, sem tilgreind eru í a- og b-lið í töflu S5-1, gilda ekki, nema eins og tilgreint er í 4. lið c-liðar,
 - iii. flogið er í B-, C-, D-, E-, F- og G-flokki loftrýmis undir 900 m (3000 fet) yfir meðalsjárhæð eða 300 m (1000 fet) yfir jörðu, hvort sem er hærra, skal flugmaðurinn ekki missa sjónar á yfirborðinu,
 - iv. þegar um er að ræða þylur í F- og G-flokki loftrýmis í og undir 900 m (3000 fet) yfir meðalsjárhæð eða 300 m (1000 fet) yfir jörðu, hvort sem er hærra, skal flugsöggni ekki vera minna en 3 km, að því tilskildu að flugmaðurinn missi ekki sjónar á yfirborðinu og ef flogið er á hraða þannig að nægur tími gefist til að fylgjast með annarri umferð og hindrunum til að afstýra árekstri og
 - v. þegar um er að ræða fjallendi, er lögbæru yfirvaldi heimilt að mæla fyrir um að lágmarkssöggni og -fjarlægð frá skýjum við sjónflugsskilyrði séu meiri,
- 4) heimila má að skýjahula, lágmarkssöggni og -fjarlægð frá skýjum sé minni en tilgreint er í 3. lið fyrir þylur við sérstakar aðstæður, t.d. sjúkraflugi, leitar- og björgunaraðgerðum og slökkvistarfi,
- 5) ef frá er talið þegar það er nauðsynlegt vegna flugtaks eða landingar, eða þegar lögbært yfirvald heimilar það sérstaklega, skal sjónflug að nóttu til flogið í lagi sem er ekki undir lágmarksflughæðinni sem ríkið, sem hefur yfirráð á svæðinu sem flogið er yfir, ákveður, eða, þegar engin slík lágmarksflughæð hefur verið ákveðin:
- i. yfir hálendi eða fjallendi, í lagi sem er a.m.k. 600 m (2000 fetum) ofar hæstu hindrun innan 8 km frá áætlaðri stöðu loftfarsins,
 - ii. í lagi sem er a.m.k. 300 m (1000 fetum) ofar hæstu hindrun innan 8 km frá áætlaðri stöðu loftfarsins, annars staðar en um getur í i. lið.
- d) Hafi lögbært yfirvald ekki heimilað það í samræmi við reglugerð (EB) nr. 730/2006 skal ekki sjónflug ekki starfrækt:
- 1) yfir fluglagi 195,
 - 2) á mörkum hljóðhraða og yfir hljóðhraða.
- e) Heimild til að fljúga sjónflug ofan við fluglag 285 skal ekki veitt á svæðum þar sem lágmarkshæðaraðskilnaður er 300 m (1000 fet) ofan við fluglag 290.
- f) Nema það sé nauðsynlegt vegna flugtaks eða landingar, eða með sérstöku leyfi lögbærs yfirvalds, má ekki fljúga sjónflug:
- 1) yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa eða yfir útisamkomum í minni hæð en 300 m (1000 fet) yfir hæstu hindrun innan 600 m fjarlægðar frá loftfarinu,
 - 2) yfir önnur svæði en þau sem getið er í 1. lið, í hæð sem er minni en 150 m (500 fet) yfir láði eða legi eða 150 m (500 fet) yfir hæstu hindrun innan 150 m (500 fet) fjarlægðar frá loftfarinu.
- g) Ef ekki er kveðið á um annað í flugheimildum, eða hlutaðeigandi lögbært yfirvald tilgreinir ekki sérstaklega, skal sjónflug í láréttu farflugi ofar en 900 m (3000 fet) yfir láði eða legi, eða hærra viðmiði, ef hlutaðeigandi lögbært yfirvald mælir svo fyrir, flogið í farflugslagi sem á við feril þess, eins og tilgreint er í töflunni um farflugslög í 3. viðbæti.
- h) Sjónflug skal fylgja ákvæðunum í 8. þætti:
- 1) þegar flogið er í B-, C- og D-flokkum loftrýmis,
 - 2) þegar það er hluti af flugvallarumferð flugvalla með flugturni eða
 - 3) þegar um sérlegt sjónflug er að ræða.
- i) Loftfar í sjónflugi, innan eða á leið inn í svæði eða eftir leiðum, sem lögbært yfirvald hefur ákveðið skv. 3. eða 4. lið b-liðar SERA.4001, skal halda stöðugan hlustvörð fyrir talfjarskipti milli loftfara og jarðstöðva í gegnum viðeigandi fjarskiptarás, og tilkynna stöðu sína eins og nauðsynlegt þykir til flugumferðarþjónustudeildar þeirrar er veitir flugupplýsingaþjónustu.

- j) Ef loftfar í sjónflugi óskar að breyta um og fljúga samkvæmt blindflugsreglum skal það:
- 1) láta vita um þær nauðsynlegu breytingar sem gera þarf á gildandi flugáætlun, ef flugáætlun hefur verið lögð fram, eða
 - 2) þegar svo er krafist samkvæmt b-lið SERA.4001, láta hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild í té flugáætlun og fá flugheimild áður en blindflug er hafið í flugstjórnarrými.

SERA.5010 Sérlegt sjónflug á flugstjórnarsviðum

Sérlegt sjónflug má leyfa innan flugstjórnarsviðs, háð flugheimild. Eftirfarandi viðbótarskilyrði gilda nema þegar lögbært yfirvald hefur veitt þyrlum heimild fyrir sérstakar aðstæður eins og sjúkraflug, leitar- og björgunaraðgerðir og slökkvistarf:

- a) fyrir flugmanninn:
- 1) laus við ský og með yfirborð í sjónmáli,
 - 2) flugskyggni er ekki undir 1500 m eða, fyrir þyrlur, ekki undir 800 m,
 - 3) sýndur flughraði skal vera 140 hnútar eða minni til að nægur tími gefist til að fylgjast með annarri umferð eða hindrunum til að afstýra árekstri og
- b) fyrir flugumferðarstjórn:
- 1) eingöngu að degi til, nema lögbæra yfirvaldið heimili annað,
 - 2) skyggni á jörðu niðri skal ekki vera undir 1500 m eða, fyrir þyrlur, ekki undir 800 m,
 - 3) skýjahula skal ekki vera undir 180 m (600 fet).

SERA.5015 Blindflugsreglur (IFR) — Reglur sem gilda um allt blindflug

- a) Búnaður loftfara
- Loftför skulu búin viðeigandi mælitækjum og flugleiðsögubúnaði fyrir áætlaða flugleið og í samræmi við gildandi löggjöf um flugrekstur.
- b) Lágmarksfluglög
- ef frá er talið þegar það er nauðsynlegt vegna flugtaks eða landingar, eða þegar lögbært yfirvald heimilar það sérstaklega, skal blindflug flogið í lagi sem er ekki undir lágmarksflughæðinni sem ríkið, sem hefur yfirráð á svæðinu sem flogið er yfir, ákveður, eða, þegar engin slík lágmarksflughæð hefur verið ákveðin:
- 1) yfir hálendi eða fjalllendi, í lagi sem er a.m.k. 600 m (2000 fetum) ofar hæstu hindrun innan 8 km frá áætlaðri stöðu loftfarsins,
 - 2) yfir önnur svæði en þau sem getið er í 1. lið, í lagi sem er a.m.k. 300 m (1000 fet) ofar hæstu hindrun innan 8 km frá áætlaðri stöðu loftfarsins.
- c) Breytt frá blindflugi í sjónflug
- 1) Ef loftfar óskar að breyta flugi samkvæmt blindflugsreglum í flug samkvæmt sjónflugsreglum þá skal tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild sérstaklega að blindflugi sé lokið og láta vita um breytingar sem gera skuli á gildandi flugáætlun.
 - 2) Þótt loftfar á flugi samkvæmt blindflugsreglum fljúgi innan svæðis eða komi inn á svæði þar sem eru sjónflugsskilyrði, skal það ekki tilkynna lok blindflugs nema áætlað sé, og fyrirhugað, að halda flugi áfram um verulegan tíma við sjónflugsskilyrði.

SERA.5020 Blindflugsreglur um blindflug í flugstjórnarrými

- a) Blindflug í flugstjórnarrými skal fylgja ákvæðunum í 8. þætti.
- b) Blindflug í farflugi í flugstjórnarrými skal flogið í farflugslagi, eða, ef flugumferðarþjónustudeild heimilar farflugsklifur, milli tveggja laga eða ofar lagi sem valið er úr töflunni yfir farflugslög í 3. viðbæti, að því undanskildu að sú samræming lags við feril sem í töflunni greinir gildir ekki þegar annað er tiltekið í flugheimildum eða tilgreint af lögbæru yfirvaldi í Flugmálahandbók.

SERA.5020 Blindflugsreglur um blindflug utan flugstjórnarrýmis

- a) Farflugslög

Blindflug í láréttu farflugi utan flugstjórnarrýmis skal flogið í farflugslagi sem á við feril þess, eins og tilgreint er í töflunni um farflugslög í 3. viðbæti, nema þegar lögbært yfirvald kveður á um annað fyrir flug í 900 m (3000 fetum) yfir meðalsjávarmáli eða neðar.

- b) Fjarskipti

Lofftar á blindflugi utan flugstjórnarrýmis en innan eða inn í svæði eða eftir leiðum, sem lögbært yfirvald hefur ákveðið skv. 3. eða 4. lið b-liðar SERA.4001, skal halda hlustvörð fyrir talfjarskipti milli loftfara og jarðstöðva í gegnum viðeigandi fjarskiptarás og koma á tviátta fjarskiptum, eins og nauðsynlegt þykir, við þá flugumferðarþjónustudeild sem veitir flugupplýsingaþjónustu.

- c) Stöðutilkynningar

Lofftar í blindflugi utan flugstjórnarrýmis, sem skal samkvæmt fyrirmælum lögbærs yfirvalds halda hlustvörð fyrir talfjarskipti milli loftfara og jarðstöðva í gegnum viðeigandi fjarskiptarás og koma á tviátta fjarskiptum, eins og nauðsynlegt þykir, við þá flugumferðarþjónustudeild sem veitir flugupplýsingaþjónustu, skal tilkynna stöðu sína eins og tilgreint er í SERA.8025 um flug undir stjórn.

6. ÞÁTTUR**Skipun loftrýmis í flokk****SERA.6001 Skipun loftrýmis í flokk**

Aðildarríki skulu skilgreina loftrými í samræmi við eigin þarfir samkvæmt eftirfarandi skipun loftrýmis í flokk og í samræmi við 4. viðbæti:

- a) *Flokkur A.* Aðeins fyrir blindflug. Öll loftför njóta flugstjórnarþjónustu og eru aðskilin hvert frá öðru. Stöðugra talfjarskipta milli loftfara og jarðstöðva er krafist fyrir allt flug. Allt flug skal vera háð flugheimild.
- b) *Flokkur B.* Blindflug og sjónflug eru leyfð. Öll loftför njóta flugstjórnarþjónustu og eru aðskilin hvert frá öðru. Stöðugra talfjarskipta milli loftfara og jarðstöðva er krafist fyrir allt flug. Allt flug skal vera háð flugheimild.
- c) *Flokkur C.* Blindflug og sjónflug eru leyfð. Öll loftför njóta flugstjórnarþjónustu og loftför í blindflugi eru aðskilin frá öðrum loftförum í blindflugi og loftförum í sjónflugi. Loftför í sjónflugi eru aðskilin frá loftförum í blindflugi og fá upplýsingar um umferð hvað varðar önnur loftför í sjónflugi og ráðgjöf til að afstýra árekstri, sé þess óskað. Stöðugra talfjarskipta milli loftfara og jarðstöðva er krafist fyrir allt flug. Fyrir sjónflug gildir hraðatakörkunin 250 hnúta sýndur flughraði undir 3050 m (10 000 fet) yfir meðalsjávarhæð, nema lögbæra yfirvaldið hefur ákveðið annað fyrir tegundir loftfara, sem geta ekki viðhaldið þessum hraða vegna tæknilegra ástæðna eða öryggisástæðna. Allt flug skal vera háð flugheimild.
- d) *Flokkur D.* Blindflug og sjónflug eru leyfð og öll loftför njóta flugstjórnarþjónustu. Loftför í blindflugi eru aðskilin frá öðrum loftförum í blindflugi og fá upplýsingar um umferð hvað varðar loftför í sjónflugi og ráðgjöf til að afstýra árekstri, sé þess óskað. Loftför í sjónflugi fá upplýsingar um umferð hvað varðar öll önnur loftför og ráðgjöf til að afstýra árekstri, sé þess óskað. Stöðugra talfjarskipta milli loftfara og jarðstöðva er krafist fyrir allt flug og hraðatakörkunin 250 hnúta sýndur flughraði gildir fyrir allt flug undir 3050 m (10 000 fet) yfir meðalsjávarhæð, nema lögbæra yfirvaldið hefur ákveðið annað fyrir tegundir loftfara, sem geta ekki viðhaldið þessum hraða vegna tæknilegra ástæðna eða öryggisástæðna. Allt flug skal vera háð flugheimild.

- e) *Flokkur E.* Blindflug og sjónflug eru leyfð. Loftför í blindflugi fær að njóta flugstjórnarþjónustu og eru aðskilin frá öðrum loftförum í blindflugi. Öll loftför fá upplýsingar um umferð eftir því sem við verður komið. Stöðugra talfjarskipta milli loftfara og jarðstöðva er krafist fyrir blindflug. Hraðatakmörkunin 250 hnúta sýndur flughraði gildir fyrir allt flug undir 3050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárhæð, nema þegar lögbæra yfirvaldið hefur ákveðið annað fyrir tegundir loftfara, sem geta ekki viðhaldið þessum hraða vegna tæknilegra ástæðna eða öryggisástæðna. Öll loftför í blindflugi eru háð flugheimild. Ekki skal nota flokk E á flugstjórnarsviðum.
- f) *Flokkur F.* Blindflug og sjónflug eru leyfð. Öll hlutaðeigandi loftför í blindflugi njóta ráðgjafarþjónustu fyrir flugumferð og öll loftför njóta flugupplýsingarþjónustu, sé þess óskað. Krafist er að í öllum loftförum í blindflugi, sem njóta ráðgjafarþjónustu, séu stöðug talfjarskipta milli loftfara og jarðstöðva og í öllum loftförum í blindflugi skal vera mögulegt að koma á slíkum talfjarskiptum. Hraðatakmörkunin 250 hnúta sýndur flughraði gildir fyrir allt flug undir 3050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárhæð, nema þegar lögbæra yfirvaldið hefur ákveðið annað fyrir tegundir loftfara, sem geta ekki viðhaldið þessum hraða vegna tæknilegra ástæðna eða öryggisástæðna. Ekki er þörf á flugheimild.
- g) *Flokkur G.* Blindflug og sjónflug eru leyfð og njóta flugupplýsingarþjónustu, sé þess óskað. Í öllum loftförum í blindflugi skal vera mögulegt að koma á talfjarskiptum milli loftfara og jarðstöðva. Hraðatakmörkunin 250 hnúta sýndur flughraði gildir fyrir allt flug undir 3050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárhæð, nema þegar lögbæra yfirvaldið hefur ákveðið annað fyrir tegundir loftfara, sem geta ekki viðhaldið þessum hraða vegna tæknilegra ástæðna eða öryggisástæðna. Ekki er þörf á flugheimild.
- h) Útfærsla flokks F telst tímabundin ráðstöfun þar til mögulegt er að skipta flokkuninni út með annarri flokkun.

SERA.6005 Kröfur varðandi fjarskipti og ratsjársvara fyrir kögunarsvarratsjá

- a) Talstöðvaskyld svæði (RMZ)
- 1) Sjónflug sem fer fram í hlutum loftrýmis úr flokkum E, F eða G og blindflug sem fer fram í hlutum loftrýmis úr flokkum F eða G, sem lögbæra yfirvaldið hefur tilgreint talstöðvaskyld svæði, skal halda stöðugan hlustvörð fyrir talfjarskipti milli loftfara og jarðstöðva og koma á tviátta fjarskiptum, eins og þörf krefur, í gegnum viðeigandi fjarskiptarásir, nema það uppfylli önnur ákvæði sem veitandi flugleiðsöguþjónustunnar kveður á um fyrir það tiltekna loftrými.
 - 2) Áður en flogið er inn á talstöðvaskyld svæði skulu flugmenn framkvæma upphafskall í gegnum viðeigandi fjarskiptarárás sem skal innihalda kallmerki þeirrar stöðvar sem kallað er í, kallmerki, tegund loftfars, staðsetningu, fluglag, tilgang flugsins og aðrar upplýsingar sem lögbæra yfirvaldið kveður á um.
- b) Ratsjárvaraskyld svæði (TMZ)
- 1) Í öllu flugi sem fram fer í loftrými, sem lögbæra yfirvaldið hefur tilgreint sem ratsjárvaraskyld svæði, skal vera um borð og notaður ratsjársvari fyrir kögunarsvarratsjá sem hægt er að nota í A- og C-starfshætti eða í S-starfshætti, nema að það uppfylli önnur ákvæði sem veitandi flugleiðsöguþjónustunnar kveður á um fyrir það tiltekna loftrými.
- c) Loftrými sem eru tilgreind sem talstöðvaskyld svæði og/eða ratsjárvaraskyld svæði skulu birt í Flugmálahandbók.

7. ÞÁTTUR

Flugumferðarþjónusta

SERA.7001 Almennt — Markmið með veitingu flugumferðarþjónustu

Markmið með veitingu flugumferðarþjónustu er:

- a) að koma í veg fyrir árekstur milli loftfara,
- b) að koma í veg fyrir árekstur milli loftfars og hindrana á umferðarsvæðinu,
- c) að flýta fyrir og stuðla að skipulegri flugumferð,
- d) að veita ráð og upplýsingar sem nýtast til öruggrar og skilvirkrar framkvæmdar flugs,
- e) að tilkynna viðeigandi stofnunum um loftför sem þarfnast leitar- og björgunaraðstoðar og til að aðstoða slíkar stofnanir eftir þörfum.

SERA.7005 Samræming á milli umráðanda/flugrekanda og flugumferðarþjónustu

- a) Til að ná markmiðum sínum skulu flugumferðarþjónustudeildir taka tilhlýðilegt tillit til krafna umráðenda/flugrekenda, sem leiða af skyldum þeirra eins og þær eru tilgreindar í hlutaðeigandi löggjöf Evrópusambandsins um flugrekstur og, ef umráðendur/flugrekendur krefjast þess, gera þeim, eða tilnefndum fulltrúum þeirra, aðgengilegar slíkar upplýsingar sem tiltækar eru svo að þeim, eða tilnefndum fulltrúum þeirra, sé gert kleift að sinna skyldum sínum.
- b) Þegar umráðandi/flugrekandi fer þess á leitskuluskilaboð (þ.m.t. stöðutilkynningar), sem flugumferðarþjónustudeildir taka á móti og lúta að starfrækslu þess loftfars sem umráðandinn/flugrekandinn veitir flugrekstrarþjónustu, að því marki sem mögulegt er, tafarlaust gerð aðgengileg umráðandanum/flugrekandanum, eða tilnefndum fulltrúa, í samræmi við ferli sem samþykkt eru á svæðinu.

*8. ÞÁTTUR****Flugstjórnarþjónusta*****SERA.8001 Beiting**

Veita skal flugstjórnarþjónustu:

- a) öllum loftförum í blindflugi í loftrýmisflokkum A, B, C, D og E,
- b) öllum loftförum í sjónflugi í loftrýmisflokkum B, C, og D,
- c) öllum loftförum í sérlegu sjónflugi,
- d) allri flugumferð á flugvöllum með flugturni.

SERA.8005 Rekstur flugstjórnarþjónustu

- a) Til þess að veita flugstjórnarþjónustu skal flugstjórnardeild:
 - 1) fá upplýsingar um fyrirhugaðar hreyfingar allra loftfara, breytingar á þeim og uppfærðar upplýsingar um raunverulega staðsetningu hvers loftfars,
 - 2) ákvarða, út frá þeim upplýsingum sem hún fær, stöðu hvers þekkts loftfars með tilliti til annarra loftfara,
 - 3) veita flugheimildir og upplýsingar í þeim tilgangi að hindra árekstur milli loftfara undir þeirra stjórn og flýta fyrir og viðhalda skipulegri flugumferð,
 - 4) samræma heimildir eins og nauðsyn krefur við aðrar deildir:
 - i. þegar loftfari gæti stafað hættu af umferð undir stjórn annarra deilda,
 - ii. áður en stjórn loftfars færist yfir til annarra deilda.
- b) Heimildir sem flugstjórnardeildir gefa út skulu tryggja aðskilnað:
 - 1) á milli allra loftfara í loftrými í flokkum A og B,
 - 2) á milli loftfara í blindflugi í loftrými í flokkum C, D og E,
 - 3) á milli loftfara í blindflugi og sjónflugi í loftrými í flokki C,
 - 4) á milli loftfara í blindflugi og sérlegu sjónflugi,
 - 5) á milli loftfara í sérlegu sjónflugi nema lögbært yfirvald kveði á um annað,

nema þegar flugmaður loftfars óskar eftir því og flugmaður hins loftfarsins samþykkir það og ef lögbært yfirvald mælir svo fyrir um í þeim tilvikum sem talin eru upp í b-lið hér að framan í loftrými í flokkum D og E, má heimila flug að því tilskildu að loftfarið viðhaldi aðskilnaði að því er varðar tiltekinn hluta flugsins undir 3050 m (10 000 fetum) á meðan á klifri eða lækku flugs stendur, að degi til við sjónflugsskilyrði.

- c) Að undanskildum þeim tilvikum þar sem minnka má lágmarksaðskilnað í nágrenni flugvalla skal flugstjórnardeild tryggja aðskilnað með a.m.k. einni af eftirfarandi aðferðum:
- 1) hæðaraðskilnaði (e. *vertical separation*), með því að ákveða mismunandi fluglag hvers loftfars í samræmi við töflu yfir fluglög í 3. viðbæti í viðaukanum við þessa reglugerð, að því undanskildu að sú samræming lags við ferli sem í töflunni greinir gildir ekki þegar annað er tiltekið í viðeigandi Flugmálaláhandbók eða í flugheimildum; lágmarkshæðaraðskilnaður skal vera sem nemur 300 m (1000 fetum), allt að og að meðtöldu fluglagi 410 og sem nemur 600 m (2000 fetum) ofan þessa fluglags,
 - 2) láréttum aðskilnaði (e. *horizontal separation*), með því að tryggja:
 - i. lengdaraðskilnað (e. *longitudinal separation*) milli loftfara á sömu ferlum, andstæðum ferlum eða ferlum sem skerast í sama punkti, mælt í tíma eða fjarlægð eða
 - ii. hliðaraðskilnað (e. *lateral separation*) með því að halda loftförum á aðgreindum flugleiðum eða með landfræðilegri aðgreiningu.

SERA.8010 Lágmarksaðskilnaður

- a) Val á lágmarksaðskilnaði sem nota skal innan tiltekins hluta loftrýmis skal vera í höndum þess veitanda flugleiðsöguþjónustu sem ber ábyrgð á veitingu flugumferðarþjónustu og samþykkt af hlutaðeigandi lögbæru yfirvaldi.
- b) Hvað varðar umferð sem mun fara frá einu aðliggjandi loftrými til þess næsta og hvað varðar flugleiðir sem eru nær sameiginlegum svæðamörkum aðliggjandi loftrýma en sá lágmarksaðskilnaður sem nota skal við þessar aðstæður, skal val á lágmarksaðskilnaði fara fram í samráði við þá veitendur flugleiðsöguþjónustu sem bera ábyrgð á veitingu flugumferðarþjónustu í aðliggjandi loftrýmum.
- c) Upplýsingar um valinn lágmarksaðskilnað og hvar honum er beitt skulu gefnar:
 - 1) viðkomandi flugumferðarþjónustudeildum og
 - 2) flugmönnum og umráðendum/flugrekendum í gegnum Flugmálaláhandbækur, þar eð aðskilnaður byggist á notkun loftfars á tilgreindum leiðsögutækjum eða tilgreindum leiðsöguaðferðum.

SERA.8015 Flugheimildir

- a) Flugheimildir skulu eingöngu byggjast á kröfunum fyrir veitingu flugstjórnarþjónustu.
- b) Starfræksla þar sem flugheimildar er krafist
 - 1) Flugheimild skal fengin áður en farið er í flug undir stjórn eða ef að hluti flugs er flug undir stjórn. Óskað skal slíkrar heimildar með því að leggja fram flugáætlun til flugstjórnardeildar.
 - 2) Flugstjóri loftfars skal upplýsa flugumferðarstjórn ef flugheimild er ekki fullnægjandi. Í slíkum tilvikum skal flugumferðarstjórn gefa út breytta heimild ef unnt er.
 - 3) Þegar loftfar hefur óskað eftir heimild sem veitir því forgang fram yfir aðra umferð, skal skýrsla lögð fram með skýringu á nauðsyn slíks forgangs ef hlutaðeigandi flugstjórnardeild óskar eftir því.
 - 4) *Hugsanleg breyting á flugheimild meðan á flugi stendur.* Ef búist er við, fyrir brottför, með hliðsjón af flugboli og breytingu á flugheimild, að taka þurfi ákvörðun um að fara til annars lendingarstaðar skal hlutaðeigandi flugstjórnardeildum tilkynnt með viðbótarupplýsingum í flugáætluninni um breytta flugleið (þegar um hana er vitað) og um breyttan lendingarstað.
 - 5) Loftfar á stjórnudum flugvelli skal ekki aka eftir umferðarsvæði flugvallarins án heimildar frá flugturni hans og skal fylgja öllum fyrirmælum frá honum.
- c) Flugheimildir fyrir flug á mörkum hljóðhraða
 - 1) Sú flugheimild sem snýr að þeim hluta hljóðfrás flugs þar sem hröðunin upp í og yfir hljóðhraða fer fram skal a.m.k. ná til þess hluta flugsins.

- 2) Sú flugheimild sem snýr að lækkun og hraðaminnkun loftfars úr farflugi yfir hljóðhraða í flug undir hljóðhraða skal leitast við að stuðla að ótruflaðri lækkun, að lágmarki á meðan á hljóðhraðastiginu stendur.
- d) Innihald flugheimilda
- Í flugheimild skal koma fram:
- 1) auðkenning loftfars eins og hún liggur fyrir í flugáætlun,
 - 2) flugheimildarmörk,
 - 3) flugleið,
 - 4) flughæð eða flughæðir alla flugleiðina eða á einstökum hlutum hennar ásamt breytingum á hæðum ef þörf krefur,
 - 5) öll nauðsynleg fyrirmæli eða upplýsingar er lúta að öðrum þáttum t.d. vegna flugbragðs við aðflug eða brottflug, fjarskipta eða vegna takmarkana á gildistíma heimildarinnar.
- e) Endurlestur á flugheimildum og öryggistengdum upplýsingum
- 1) Flugliðar skulu lesa til baka fyrir flugumferðarstjóra alla öryggistengda hluta flugheimilda og fyrirmæla sem veitt eru munnlega. Eftirfarandi atriði skulu ávallt lesin til baka:
 - i. leiðarheimildir,
 - ii. heimildir og fyrirmæli um að koma inn á flugbraut, lenda á flugbraut, flugtak frá flugbraut, biða á flugbraut, fara yfir flugbraut, aka yfir flugbraut og fara til baka á hvaða flugbraut sem er og
 - iii. upplýsingar um flugbraut í notkun, stillingar hæðarmælis, kóða kögunarsvarratsjár, fjarskiptarásir sem nýlega hefur verið úthlutað, fluglagsfyrirmæli, stefnu- og hraðafyrirmæli og
 - iv. skiptilög, hvort sem þau eru gefin út af flugumferðarstjóra eða koma fram í ATIS-útvörpunum.
 - 2) Aðrar heimildir eða fyrirmæli, þar á meðal skilyrtar heimildir og akstursfyrirmæli, skulu lesnar til baka eða móttaka þeirra staðfest á þann hátt sem gefur til kynna á skýran hátt að þau hafi skilist og þeim verið fylgt.
 - 3) Flugumferðarstjórinn skal hlusta á endurlesturinn til að fullvissu sig um að flugliðarnir hafi skilið heimildina eða fyrirmælin rétt og skal tafarlaust leiðrétta allt misræmi sem endurlesturinn leiðir í ljós.
 - 4) Þess er ekki krafist að fjarskiptaboð um gagnatengingu milli flugumferðarstjóra og flugmanns séu lesin til baka nema að veitandi flugleiðsöguþjónustu kveði á um annað.
- f) Samræming flugheimilda
- 1) Flugheimild skal samræmd á milli flugstjórnardeilda þannig að hún gildi fyrir alla flugleið loftfarsins eða til tiltekins hluta hennar, eins og lýst er í ákvæðum 2. til 6. liðar.
 - 2) Loftfar skal hljóta heimild fyrir alla flugleiðina til flugvallarins þar sem fyrst var áætlað að lenda þegar:
 - i. hægt hefur verið fyrir brottför að samræma heimildina fyrir brottför milli allra þeirra deilda sem munu hafa loftfarið undir sinni stjórn eða
 - ii. nægjanleg víska er fyrir því að samræming náist fyrir fram milli þeirra deilda, sem munu í kjölfarið hafa loftfarið undir sinni stjórn.
 - 3) Ef samræming skv. 2. lið næst ekki eða hún liggur ekki fyrir skal loftfarið fá flugheimild aðeins til þess staðar á leiðinni þar sem sú samræming hefur verið tryggð með nægjanlegri vissu, en áður en eða þegar að þeim stað er komið skal loftfarið fá frekari flugheimild eða fyrirmæli um biðflug, eins og við á.

- 4) Í samræmi við fyrirmæli flugumferðarþjónustudeildarinnar skal loftfar hafa samband við næstu flugstjórnardeild til að óska eftir fráliggjandi flugheimild áður en komið er að afhendingarstað flugstjórnar.
 - i. Loftfar skulu viðhalda nauðsynlegum tviátta fjaraskiptum við núverandi flugstjórnardeild meðan aflað er fráliggjandi flugheimildar.
 - ii. Heimild sem gefin er út sem fráliggjandi flugheimild skal vera greinilega auðkennd sem slík fyrir flugmanninum.
 - iii. Nema því aðeins að þær séu samræmdar hafa fráliggjandi flugheimildir ekki áhrif á upphaflegt flugsnið loftfarsins í neinu loftrými öðru en því sem tilheyrir þeirri flugstjórnardeild sem ber ábyrgð á afhendingu fráliggjandi flugheimildarinnar.
- 5) Þegar loftfar hyggur á brottflug frá flugvelli innan flugstjórnarrýmis og hyggst halda inn á annað flugstjórnarrými innan þrjátíu mínútna, eða innan tiltekins tíma sem viðkomandi flugstjórnarmiðstöðvar hafa gert samkomulag um, skal samræming hafa náðst við þá flugstjórnarmiðstöð sem tekur við áður en gefin er út brottflugsheimild.
- 6) Þegar loftfar hyggst yfirgefa flugstjórnarsvæði og fljúga utan flugstjórnarrýmis og mun í kjölfarið koma aftur inn á sama flugstjórnarsvæði eða annað flugstjórnarsvæði, má gefa út heimild sem gildir frá brottflugsstað til flugvallarins þar sem fyrst var áætlað að landa. Slík heimild eða breyting á henni gildir aðeins um þá hluta flugsins sem fara fram innan flugstjórnarrýmis.

SERA.8020 Flugáætlun fylgt

- a) Með þeim undantekningum, sem getið er í b- og d-lið, skal loftfar fylgja gildandi flugáætlun eða þeim hluta hennar sem lagður hefur verið fram vegna þarfa um flug undir stjórn, nema óskað hafi verið eftir breytingu og flugheimild verið gefin af hlutaðeigandi flugstjórnardeild eða við neyðarástand sem krefst tafarlausa aðgerða loftfarsins, en í slíkum tilvikum skal svo fljótt sem auðið er, eftir að gripið hefur verið til slíkra neyðaraðgerða, gera hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild grein fyrir þeim ráðstöfunum sem gerðar hafa verið vegna neyðarástandsins.
 - 1) Hafi hlutaðeigandi lögbært yfirvald ekki heimilað annað eða hlutaðeigandi flugstjórnardeild fyrirskipað annað, skal flug undir stjórn, að svo miklu leyti sem því verður við komið:
 - i. fara eftir skilgreindri miðlínu leiðarinnar þegar flogið er á ákveðinni flugþjónustuleið eða
 - ii. þegar farin er önnur leið skal flogið beint á milli flugleiðsögustöðva og/eða staða sem ákvarða þá leið.
 - 2) Hafi lögbæra yfirvaldið ekki heimilað annað, eða hlutaðeigandi flugstjórnardeild fyrirskipað annað, skal loftfar á hluta flugumferðarþjónustuleiðar, sem mörkuð er af fjölstefnuvitum, skipta flugleiðsöguviðtöku frá VOR-stöðinni fyrir aftan það á VOR-stöðina fram undan, eða sem næst skiptistaðnum, þar sem hann er tilgreindur.
 - 3) Tilkynna skal hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild um frávik frá kröfum 2. liðar.
- b) *Óviljandi breytingar*: Ef flug undir stjórn vikur óviljandi frá gildandi flugáætlun skal brugðist við á eftirfarandi hátt:
 - 1) Frávik frá ferli: ef loftfar hefur farið út af fyrirhuguðum ferli skulu tafarlausar ráðstafanir gerðar til að breyta stefnu þess svo að það komist aftur inn á fyrirhugaðan feril sinn svo fljótt sem gerlegt er.
 - 2) Breyting á raunhraða: ef réttur meðalraunhraði í farflugshæð milli stöðumiða breytist eða búist er við að hann breytist um sem svarar plús eða mínus 5% þess hraða sem gefinn er upp í flugáætluninni skal það tilkynnt hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.
 - 3) Breyttur áætlaður tími: ef áætlaður tími við næsta stöðumið, við mörk flugupplýsingasvæðis eða við áætlaðan landingarstað breytist, hvert af þessu sem fyrst kemur, um meira en þrjár mínútur frá því sem flugumferðarþjónustu hefur verið tjáð eða um hvern þann tíma, sem hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu eða samningur um svæðisbundna flugleiðsögu ákveður, þá skal, svo fljótt sem verða má, tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild um breyttan áætlaðan tíma.

- 4) Þar sem ADS-C samkomulag er fyrir hendi skal flugumferðarþjónustudeildum að auki tilkynnt sjálfvirkt um gagnatengingu þegar breytingar eiga sér stað sem fara fram yfir þau mörk sem um getur í ADS-C atburðarsamningi.
- c) *Ráðgerðar breytingar.* Þegar óskað er eftir breytingu á flugáætlun skulu eftirfarandi upplýsingar fylgja:
- 1) Breyting á farflugslagi: auðkenning loftfars, nýtt farflugslag, sem óskað er eftir, og farflugshraði í því lagi, breyttar tímaáætlanir við mörk flugupplýsingasvæða, sem síðar kemur að, ef við á.
 - 2) Breyting á flugleið:
 - i. *Ákvörðunarstaður óbreyttur:* auðkenning loftfars, flugreglur, lýsing á nýrri flugleið, frá upphafsstað breytingarinnar, þ.m.t. flugáætlunargögn, endurmetin tímaáætlun, og aðrar nauðsynlegar upplýsingar.
 - ii. *Breyttur ákvörðunarstaður:* auðkenning loftfars, flugreglur, lýsing á nýrri flugleið til breytts ákvörðunarstaðar, frá upphafsstað breytingarinnar, þ.m.t. flugáætlunargögn, endurmetin tímaáætlun, varafflugvöllur (-vellir) og aðrar nauðsynlegar upplýsingar.
- d) *Veður versnar svo að ekki eru sjónflugsskilyrði.* Þegar ljóst er að flug í sjónflugsskilyrðum, samkvæmt gildandi flugáætlun, verður ekki lengur framkvæmanlegt, skal sjónflug sem starfrækt er sem flug undir stjórn:
- 1) biðja um breytta flugheimild sem geri loftfarinu kleift að halda áfram í sjónflugsskilyrðum til ákvörðunarstaðar eða varafflugvallar, eða að fara úr því loftrými þar sem flugheimildar er krafist eða
 - 2) ef heimild samkvæmt a-lið fæst ekki, halda áfram flugi í sjónflugsskilyrðum og tilkynna hlutaðeigandi flugstjórnardeild um þær aðgerðir sem gripið verður til í því skyni að annaðhvort fara úr hlutaðeigandi loftrými eða lenda á næsta hentuga flugvelli eða
 - 3) óska heimildar fyrir sérlegt sjónflug ef flogið er innan flugstjórnarsviðs eða
 - 4) óska eftir blindflugshimild.

SERA.8025 Stöðutilkynningar

- a) Í flugi undir stjórn skal hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild tilkynnt svo fljótt sem auðið er um tíma og fluglag þegar loftfarið fer yfir tilgreind skyldustöðumið, sem og aðrar viðeigandi upplýsingar, nema lögbæra yfirvaldið eða hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild hafi veitt undanþágu frá slíkum tilkynningum. Einnig skulu stöðutilkynningar veittar í tengslum við aðra staði þegar hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild óskar eftir því. Ef slík tilgreind stöðumið eru ekki til skal loftfar tilkynna stöðu sína með því millibili sem lögbært yfirvald mælir fyrir um eða sem hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild tilgreinir.
- 1) Flug undir stjórn sem sendir hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild upplýsingar um staðsetningu í gegnum fjarskipti um gagnatengingu skal aðeins senda upplýsingar um staðsetningu með talfjarskiptum ef óskað er eftir því.

SERA.8030 Flugumferðarstjórn lýkur

Loftfar í flugi undir stjórn skal tilkynna hlutaðeigandi flugstjórnardeild jafnskjótt og það hættir að þiggja flugstjórnarþjónustu nema við landingu á flugvelli með flugturni.

SERA.8035 Fjarskipti

- a) Loftfar í flugi undir stjórn skal halda stöðugan hlustvörð á viðeigandi fjarskiptarás og koma á nauðsynlegum tviátta fjarskiptum við hlutaðeigandi flugstjórnardeild, þó með þeim undantekningum sem hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu kann að gera um loftför sem tilheyrja flugvallarumferð við flugvöll með flugturni.
- 1) Kröfurnar um að loftfar viðhaldi talfjarskiptum milli loftfara og jarðstöðva eru áfram í gildi þó svo að fjarskiptum milli flugumferðarstjóra og flugmanna um gagnatengingu hafi verið komið á.

- b) Aðildarríkin skulu fara að viðeigandi ákvæðum í tengslum við það þegar fjarskipti bregðast, sem hafa verið samþykkt samkvæmt Chicago-samningnum. Framkvæmdastjórnin skal gera tillögu að sameiginlegum evrópskum verklagsreglum eigi síðar en 31. desember 2015 vegna innleiðingar fyrrnefndra ákvæða Alþjóðaflugmála-stofnunarinnar í lög Sambandsins.

9. ÞÁTTUR

Flugupplýsingaþjónusta

SERA.9001 Beiting

- a) Viðeigandi flugumferðarþjónustudeildir skulu veita öllum loftförum flugupplýsingaþjónustu sem líklegt er að upplýsingarnar hafi áhrif á og sem:
- 1) hljóta flugstjórnarþjónustu eða
 - 2) hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeildir vita af með öðrum hætti.
- b) Móttaka flugupplýsingaþjónustu afléttir engri ábyrgð af flugstjóra loftfars og skal hann taka lokaákvörðun varðandi allar tillagðar breytingar á flugáætlun.
- c) Þegar flugumferðarþjónustudeildir veita bæði flugupplýsingaþjónustu og flugstjórnarþjónustu skal veiting flugstjórnarþjónustu hafa forgang fram yfir veitingu flugupplýsingaþjónustu hvenær sem veiting flugstjórnarþjónustu krefst þess.

SERA.9005 Umfang flugupplýsingaþjónustu

- a) Flugupplýsingaþjónusta skal fela í sér veitingu á nauðsynlegum:
- 1) SIGMET- og AIRMET-upplýsingum,
 - 2) upplýsingum um eldfjallavirkni sem er fyrirboði eldgoss, eldgos og gosöskuský,
 - 3) upplýsingum er varða losun geislavirkra efna eða eiturefna út í andrúmsloftið,
 - 4) upplýsingum um breytingar á tiltækileika fjarleiðsöguþjónustu,
 - 5) upplýsingum um breytingar á skilyrðum á flugvöllum og tengdri aðstöðu, þ.m.t. upplýsingum um ástand athafnasvæðis flugvallar þegar á þeim er snjór, klaki eða umtalsvert magn af vatni,
 - 6) upplýsingum um mannlausa, frjálsta loftbelgi,
- og öllum öðrum upplýsingum sem líklegar eru til að hafa áhrif á öryggi.
- b) Flugupplýsingaþjónusta sem veitt er flugi skal fela í sér, til viðbótar við það sem er talið upp í a-lið, veitingu upplýsinga varðandi:
- 1) veðurlýsingar eða veðurspár við brottfarar-, ákvörðunar- og varaflugvelli,
 - 2) árekstraráhættu sem stöðjar að loftförum sem eru starfrækt í loftrými í C-, D-, E-, F- og G-flokki,
 - 3) flug yfir vatnasvæðum, eftir því sem unnt er og þegar flugmaður óskar eftir því, allar tiltækar upplýsingar, t.d. fjarskiptakallmerki, staðsetning, réttur ferill, hraði o.s.frv., frá skipum og bátum á svæðinu.
- c) Flugupplýsingaþjónusta sem veitt er sjónflugi skal fela í sér, til viðbótar við það sem er talið upp í a-lið, veitingu tiltækra upplýsinga varðandi umferð og veðurskilyrði á flugleiðinni, sem eru líkleg til að gera sjónflug ógerlegt.

SERA.9010 Sjálfvirkt flugvallarútvarp (ATIS)

- a) Notkun skilaboða í gegnum sjálfvirka flugvallarútvarp (ATIS-skilaboð) við stýrðar fyrirspurnar-/svarútsendingar
- 1) Þegar flugmaðurinn óskar eftir því skal viðkomandi flugumferðarþjónustudeild senda viðeigandi ATIS-skilaboð.
 - 2) Þegar skilaboð eru veitt í gegnum sjálfvirka flugvallarútvarp með tali og/eða um gagnatengingu:
 - i. skal loftfar staðfesta móttöku upplýsinganna þegar samskiptum er komið á við flugumferðarþjónustudeildina sem veitti aðflugsstjórnunarþjónustuna, flugturn eða flugupplýsingaþjónustu flugvallarins, eins og við á og
 - ii. skal viðeigandi flugumferðarþjónustudeild, þegar hún svarar loftfari sem staðfestir móttöku ATIS-skilaboða eða, ef um er að ræða komuloftfar, á hvaða öðrum tím sem lögbæra yfirvaldið mælir fyrir um, veita loftfarinu núverandi hæðarmælisstillingu.
 - 3) Upplýsingar sem eru innifaldar í gildandi ATIS-skilaboðum og sem viðkomandi loftfar hefur staðfest móttöku á, þurfa ekki að vera innifaldar í stýrðum útsendingum loftfarsins, að undanskilinni stillingu hæðarmælisins, sem skal veitt í samræmi við 2. mgr.
 - 4) Ef loftfar staðfestir móttöku ATIS-skilaboðs, sem er ekki lengur í gildi, skulu allar upplýsingar, sem þarf að uppfæra, tafarlaust sendar loftfarinu.
- b) ATIS-skilaboð fyrir komu- og brottfararloftför

ATIS-skilaboð sem innihalda bæði komu- og brottfararupplýsingar skulu innihalda eftirtaldir upplýsingar í eftirfarandi röð:

- 1) nafn flugvallar,
- 2) aðflugs- og/eða brottflugsauðkenni,
- 3) samningsgerð, ef fjarskiptin fara fram í gegnum D-ATIS,
- 4) kennimerki,
- 5) tími er athugun var gerð, ef við á,
- 6) tegund eða tegundir aðflugs sem vænta skal,
- 7) flugbraut eða flugbrautir í notkun, stöðu fangbúnaðar sem getur skapað hugsanlega hættu,
- 8) mikilvæg skilyrði á yfirborði flugbrautar og, ef við á, bremsuskilyrði,
- 9) hugsanlegar tafir í tengslum við biðflug,
- 10) skiptilag, ef við á,
- 11) aðrar mikilvægar upplýsingar um starfrækslu,
- 12) yfirborðsvindátt og -hraða, þ.m.t. marktækar breytingar, og, séu yfirborðsvindmælur tiltækir sem tengjast sérstaklega þeim hlutum flugbrauta í notkun og umráðendur/flugrekendur þurfa á upplýsingunum að halda, upplýsingar um hvaða flugbraut og hluta flugbrautar upplýsingarnar eiga við um,
- 13) skyggni og, þegar við á, flugbrautarskyggni (RVR) ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Í stað þessara upplýsinga kemur skammstöfunin „CAVOK“ (e. *Ceiling and Visibility OK*) þegar eftirfarandi aðstæður eru til staðar samtímis á þeim tíma er athugun á sér stað: a) skyggni, 10 km eða meira, og minnsta skyggni sem ekki er tilkynnt um, b) ekkert markvert ský og c) ekkert markvert veður fyrir flug.

- 14) núverandi veður ⁽¹⁾,
 - 15) ský lægra en 1500 m (5000 fet) eða lægra en hæsta lágmarksflughæð í geira, hvort sem er hærrí, skúraský, ef ekki sést til himins, lóðrétt skyggni ef það er tiltækt ⁽¹⁾,
 - 16) lofthiti,
 - 17) daggarmark,
 - 18) hæðarmælisstilling/-stillingar,
 - 19) allar tiltækar upplýsingar um markverð veðurfyrirbæri á aðflugs- og fráklifurssvæðum, þar á meðal vindhvörf og upplýsingar um nýleg veðurfyrirbæri sem skipta máli fyrir starfræksluna,
 - 20) leitnispá, þegar hún er tiltæk og
 - 21) sérstök ATIS-fyrirmæli.
- c) ATIS-skilaboð fyrir komuloftför
- ATIS-skilaboð sem innihalda upplýsingar um komur skulu innihalda eftirtaldar upplýsingar í eftirfarandi röð:
- 1) nafn flugvallar,
 - 2) aðflugsauðkenni,
 - 3) samningsgerð, ef fjarskiptin fara fram í gegnum D-ATIS,
 - 4) kennimerki,
 - 5) tími er athugun var gerð, ef við á,
 - 6) tegund eða tegundir aðflugs sem vænta skal,
 - 7) aðalflugbraut eða aðflugsbrautir í notkun, stöðu fangbúnaðar sem getur skapað hugsanlega hættu,
 - 8) mikilvæg skilyrði á yfirborði flugbrautar og, ef við á, hemlun,
 - 9) hugsanlegar tafir í tengslum við biðflug,
 - 10) skiptilag, ef við á,
 - 11) aðrar mikilvægar upplýsingar um starfrækslu,
 - 12) yfirborðsvindátt og -hraða, þ.m.t. marktækar breytingar, og, séu yfirborðsvindmælar tiltækir sem tengjast sérstaklega þeim hlutum flugbrauta í notkun og umráðendur/flugrekendur þurfa á upplýsingunum að halda, upplýsingar um hvaða flugbraut og hluta flugbrautar upplýsingarnar eiga við um,
 - 13) skyggni og, þegar við á, flugbrautarskyggni (RVR) ⁽¹⁾,
 - 14) núverandi veður ⁽¹⁾,
 - 15) ský lægra en 1500 m (5000 fet) eða lægra en hæsta lágmarksflughæð í geira, hvort sem er hærrí, skúraský, ef ekki sést til himins, lóðrétt skyggni ef það er tiltækt ⁽¹⁾,
 - 16) lofthiti,

⁽¹⁾ Í stað þessara upplýsinga kemur skammstöfunin „CAVOK“ (e. *Ceiling and Visibility OK*) þegar eftirfarandi aðstæður eru til staðar samtímis á þeim tíma er athugun á sér stað: a) skyggni, 10 km eða meira, og minnsta skyggni sem ekki er tilkynnt um, b) ekkert markvert ský og c) ekkert markvert veður fyrir flug.

- 17) daggarmark,
 - 18) hæðarmælisstilling/-stillingar,
 - 19) allar tiltækar upplýsingar um markverð veðurfyrirbæri á aðflugssvæðinu, þar á meðal vindhvörf og upplýsingar um nýleg veðurfyrirbæri sem skipta máli fyrir starfræksluna,
 - 20) leitnisþá, þegar hún er tiltæk og
 - 21) sérstök ATIS-fyrirmæli.
- d) ATIS-þjónusta fyrir loftför í brottflugi

ATIS-skilaboð sem innihalda brottfararupplýsingar skulu aðeins innihalda eftirtaldir upplýsingar í eftirfarandi röð:

- 1) nafn flugvallar,
- 2) brottflugsauðkenni,
- 3) samningsgerð, ef fjarskiptin fara fram í gegnum D-ATIS,
- 4) kennimerki,
- 5) þann tíma sem athuginin var gerð, ef við á,
- 6) flugbraut eða flugbrautir sem nota á fyrir flugtak, stöðu fangbúnaðar sem getur skapað hugsanlega hættu,
- 7) mikilvæg skilyrði á yfirborði einnar eða fleiri flugbrauta sem nota á fyrir flugtak og, ef við á, hemlun,
- 8) hugsanlegar tafir í tengslum við brottflug,
- 9) skiptilag, ef við á,
- 10) aðrar mikilvægar upplýsingar um starfrækslu,
- 11) yfirborðsvindátt og -hraða, þ.m.t. marktækar breytingar, og, séu yfirborðsvindmælar tiltækir sem tengjast sérstaklega þeim hlutum flugbrauta í notkun og umráðendur/flugrekendur þurfa á upplýsingunum að halda, upplýsingar um hvaða flugbraut og hluta flugbrautar upplýsingarnar eiga við um,
- 12) skyggni og, þegar við á, flugbrautarskyggni (RVR) ⁽¹⁾,
- 13) núverandi veður ⁽¹⁾,
- 14) ský lægra en 1500 m (5000 fet) eða lægra en hæsta lágmarksflughæð í geira, hvort sem er hærri, skúraský, ef ekki sést til himins, lóðrétt skyggni ef það er tiltækt ⁽¹⁾,
- 15) loftþiti,
- 16) daggarmark,
- 17) hæðarmælisstilling/-stillingar,
- 18) allar tiltækar upplýsingar um markverð veðurfyrirbæri á fráklifurssvæðinu, þ.m.t. vindhvörf,
- 19) leitnisþá, þegar hún er tiltæk og
- 20) sérstök ATIS-fyrirmæli.

⁽¹⁾ Í stað þessara upplýsinga kemur skammstöfunin „CAVOK“ (e. *Ceiling and Visibility OK*) þegar eftirfarandi aðstæður eru til staðar samtímis á þeim tíma er athugin á sér stað: a) skyggni, 10 km eða meira, og minnsta skyggni sem ekki er tilkynnt um, b) ekkert markvert ský og c) ekkert markvert veður fyrir flug.

10. ÞÁTTUR

Viðbúnaðarþjónusta

SERA.10001 Beiting

- a) Flugumferðarþjónustudeildir skulu veita viðbúnaðarþjónustu:
- 1) til allra loftfara sem hljóta flugstjórnarþjónustu,
 - 2) eftir því sem mögulegt er, til allra annarra loftfara sem hafa lagt fram flugáætlun eða eru á annan hátt þekkt af flugumferðarþjónustu og
 - 3) til allra loftfara sem vitað er eða talið er að sæti ólöglegu athæfi.

SERA.10005 Upplýsingar til loftfara sem starfa nærri loftfari sem er í neyðarástandi

- a) Þegar flugumferðarþjónustudeild hefur staðfest að neyðarástand sé um borð í loftfari skulu önnur loftför, sem vitað er um í nágrenni við viðkomandi loftfar, upplýst eins fljótt og auðið er um eðli neyðarástandsins, með fyrirvara um ákvæðin í b-lið.
- b) Þegar flugumferðarþjónustudeild veit eða telur að loftfar sæti ólöglegu athæfi skal flugumferðarþjónustan ekki minnst á eðli neyðarástandsins í fjarskiptum sínum við loftfarið nema loftfarið hafi áður minnst á það í fjarskiptum sínum og öruggt er að slík skírskotun geri ástandið ekki enn verra.

11. ÞÁTTUR

Ólöglegt athæfi, neyðarástand og einelti

SERA.11001 Ólöglegt athæfi

- a) Þegar loftfar sætir ólöglegu athæfi skal loftfarið leitast við að stilla ratsjársvaramann á kóða 7500 og tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild um sérhver mikilsverð atriði er málið varða og sérhver þau frávik frá gildandi flugáætlun sem nauðsynleg reynast með hliðsjón af aðstæðum, þannig að flugumferðarþjónustudeildin geti veitt loftfarinu forgangsþjónustu og dregið úr hugsanlegum árekstri við önnur loftför.
- b) Ef loftfar sætir ólöglegu athæfi skal flugstjóri reyna landingu eins fljótt og kostur er á næsta hentuga flugvelli, eða tilgreindum flugvelli sem lögbært yfirvald mælir fyrir um, nema aðstæður um borð í loftfarinu leiði til annars.

SERA.11005 Þjónusta við loftfar í neyðarástandi

- a) Ef neyðarástand ríkir um borð í loftfari, eða er talið ríkja um borð, þ.m.t. ef loftfar sætir ólöglegu athæfi, skulu flugumferðarþjónustudeildir veita loftfarinu hámarksathygli, aðstoð og forgang umfram önnur loftför, eins og aðstæður krefjast hverju sinni.
- b) Þegar loftfar sætir ólöglegu athæfi, eða grunur er uppi um slíkt, skulu flugumferðarþjónustudeildir tafarlaust annast beiðnir frá því loftfari. Áfram skal senda upplýsingar sem varða öryggi flugs og gripið skal til nauðsynlegra aðgerða sem flýta fyrir öllum stígum flugsins, sérstaklega öruggri landing loftfarsins.
- c) Þegar loftfar sætir ólöglegu athæfi, eða grunur er uppi um slíkt, skulu flugumferðarþjónustudeildir tafarlaust upplýsa viðeigandi yfirvald, sem ríkið hefur tilnefnt, í samræmi við ferli sem samþykkt eru á svæðinu, og skiptast á nauðsynlegum upplýsingum við umráðandann/flugrekandann eða tilnefndan fulltrúa hans.

SERA.11010 Ófyrirsjáanlegar aðstæður í flugi

Loftfar sem hefur vikið verulega af flugleið eða óþekkt loftfar

- a) Um leið og flugumferðarþjónustudeild verður vör við loftfar sem hefur vikið verulega af flugleið skal hún grípa til allra nauðsynlegra ráðstafana, sbr. 1. og 3. lið, til að aðstoða loftfarið og tryggja flug þess.
- 1) Sé ekki vitað um staðsetningu loftfarsins, skal flugumferðarþjónustudeildin:
 - i. reyna að koma á tviátta fjarskiptum við loftfarið, nema að slík samskipti séu þegar fyrir hendi,

- ii. leita allra tiltækra leiða til að skera úr um staðsetningu þess,
 - iii. upplýsa aðrar flugumferðarþjónustudeildir sem bera ábyrgð á svæðum sem loftfarið hefur flogið inn á eða gæti flogið inn á og taka um leið tillit til allra þeirra þátta sem gætu haft áhrif á leiðsögu loftfarsins við þessar aðstæður,
 - iv. upplýsa, í samræmi við samþykkt ferli á svæðinu, viðkomandi herdeildir og veita þeim viðeigandi flugáætlun og aðrar upplýsingar sem varða loftfarið sem hefur vikið verulega af flugleið,
 - v. biðja þær deildir sem um getur í iii. og iv. lið og önnur loftför á flugi um alla þá aðstoð sem þörf er á til að koma á samskiptum við loftfarið og við að ákvarða staðsetningu þess.
- 2) Kröfurnar í iv. og v. lið 1. liðar gilda einnig um flugumferðarþjónustudeildir sem upplýstar eru í samræmi við iii. lið 1. liðar.
- 3) Þegar staðsetning loftfarsins hefur verið ákvörðuð skal flugumferðarþjónustudeildin:
- i. upplýsa loftfarið um staðsetningu þess og þær aðgerðir til úrbóta sem það á að grípa til. Þessar upplýsingar skulu veittar um leið og flugumferðarþjónustan er meðvituð um að möguleiki sé á einelti eða annarri hættu sem steðjar að öryggi loftfarsins og
 - ii. veita, eftir því sem þörf krefur, öðrum flugumferðarþjónustudeildum og viðeigandi herdeildum viðeigandi upplýsingar varðandi loftfarið sem hefur vikið verulega af flugleið og allar upplýsingar sem loftfarið hefur fengið.
- b) Um leið og flugumferðarþjónustudeild verður vör við óþekkt loftfar á sínu svæði skal hún kappkosta að skera úr um auðkenni loftfarsins ef það er nauðsynlegt vegna veitingar flugumferðarþjónustu eða þegar viðeigandi hermálafyrirvöld krefjast þess í samræmi við samþykkt ferli á svæðinu. Í þessu skyni skal flugumferðarþjónustudeildin gera eftirfarandi ráðstafanir sem eru nauðsynlegar með tilliti til aðstæðna:
- 1) reyna að koma á tviátta fjarskiptum við loftfarið,
 - 2) spyrjast fyrir um flugið hjá öðrum flugumferðarþjónustudeildum innan flugupplýsingasvæðisins og óska eftir aðstoð þeirra við að koma á tviátta fjarskiptum við loftfarið,
 - 3) spyrjast fyrir um flugið hjá flugumferðarþjónustudeildum aðliggjandi flugupplýsingasvæða og óska eftir aðstoð þeirra við að koma á tviátta fjarskiptum við loftfarið,
 - 4) reyna að fá upplýsingar frá öðrum loftförum á svæðinu,
 - 5) flugumferðarþjónustudeildin skal, ef þess gerist þörf, upplýsa viðeigandi herdeild um leið og auðkenni loftfarsins hefur verið ákvarðað.
- c) Ef um er að ræða loftfar sem hefur vikið verulega af flugleið eða óþekkt loftfar skal taka tillit til þess að loftfarið sætir hugsanlega ólöglegu athæfi. Telji flugumferðarþjónustudeildin að loftfar, sem hefur vikið verulega af flugleið, eða óþekkt loftfar sæti ólöglegu athæfi skulu hlutaðeigandi yfirvöld í viðkomandi ríki tafarlaust upplýst þar um, í samræmi við samþykkt ferli á svæðinu.

SERA.11015 Einelti

- a) Einelti almenning loftfara skal, nema þegar einelti og fylgdarþjónusta er veitt að beiðni loftfars, stjórnað í samræmi við viðeigandi reglugerðir og stjórnsýslutillskipanir aðildarríkjanna í samræmi við samþykktina um alþjóðaflugmál, einkum d-lið 3. gr., þar sem aðildarríki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar skuldbinda sig til að taka tilhlýðilegt tillit til flugöryggis almenning loftfara þegar þau gefa út reglugerðir varðandi ríkisloftför,
- b) flugstjóri almenning loftfars, sem einelt er, skal:
 - 1) tafarlaust fylgja fyrirmælum eineltisloftfarsins og túlka og svara sjónrænu merkjunum eins og þau eru tilgreind í töflum S11-1 og S11-2,

- 2) ef mögulegt er, tilkynna viðkomandi flugumferðarþjónustudeild,
- 3) reyna að ná talsambandi við eineltisloftfarið, eða við viðeigandi eineltisstjórnstöð, með því að senda út almennt kall í gegnum neyðartíðnina 121,5 MHz og gefa upp auðkenni loftfarsins, sem einelt er, og eðli flugsins og ef samband næst ekki á þessari tíðni skal kallið endurtekið á neyðartíðninni 243 MHz, ef það er mögulegt,
- 4) ef loftfarið er búið ratsjársvara fyrir kógunarsvartatsjá, velja starfshátt A, kóða 7700, nema önnur fyrirmæli berist frá viðeigandi flugumferðarþjónustudeild,
- 5) ef loftfarið er búið ADS-B eða ADS-C, velja viðeigandi neyðarástandsvirkni, ef hún er tiltæk, nema önnur fyrirmæli berist frá viðeigandi flugumferðarþjónustudeild.

Tafla S11-1

Merki eineltisloftfars og viðbrögð einelts loftfars

Flokkur	Merki EINELTISLOFTFARS	Merking	Viðbrögð EINELTIS loftfars	Merking
1	<p>Að DEGI eða NÓTTU — Loftfari vaggað og kveikt og slökkt óreglulega á siglingarljósum (og landingarljósum á þyrllum) frá stöðu rétt ofan og framan við og venjulega til vinstri við hið einelta loftfar (eða til hægri ef einelta loftfarið er þyrlla) og eftir að staðfesting er móttækin, beygja hægt og í sömu hæð í æskilega stefnu, venjulega til vinstri (eða til hægri ef um þyrllu er að ræða).</p> <p><i>1. athugasemd</i></p> <p><i>Veðurskilyrði eða landslag getur valdið því að staða og beygjustefna eineltisloftfarsins verði gagnstætt við það sem tilgreint er hér að ofan í 1. flokki.</i></p> <p><i>2. athugasemd</i></p> <p><i>Ef einelta loftfarið getur ekki fylgt hraða eineltisloftfarsins er þess vænst að hið síðarnefnda fljúgi nokkra hringi samkvæmt skeiðvallarferli (e. racetrack patterns) og vaggi sér í hvert sinn sem það fer fram úr því einelta.</i></p>	Loftfarið er einelt. Fylgið mér.	Að DEGI eða NÓTTU — Loftfari vaggað og kveikt og slökkt óreglulega á siglingarljósum og eineltisloftfarinu fylgt.	Skilið og mun fylgja fyrirmælum.
2	Að DEGI eða NÓTTU — Skyndileg breyting á stöðu í átt frá einelta loftfarinu fólgin í klifurbeygju, sem er 90° eða meira án þess að farið sé yfir fluglínu einelta loftfarsins.	Loftfar þitt má halda áfram.	Að DEGI eða NÓTTU — Loftfari vaggað.	Skilið og mun fylgja fyrirmælum.
3	Að DEGI eða NÓTTU — landingarbúnaður settur niður (ef slíkur búnaður er til staðar), með landingarljós kveikt og flogið yfir braut í notkun eða, ef einelta loftfarið er þyrlla skal flogið yfir þyrlluvöllinn. Ef um þyrllu er að ræða gerir eineltiþyrllan aðflug til landingar og vokir nálægt landingarsvæðinu.	Lendið á þessum flugvelli.	Að DEGI eða NÓTTU — landingarbúnaður settur niður (ef slíkur búnaður er til staðar) með landingarljós kveikt og eineltisloftfarinu fylgt, og ef óhætt er talið að lenda, eftir að flogið er yfir braut í notkun eða þyrlluvöll, skal lenda loftfarinu.	Skilið og mun fylgja fyrirmælum.

Tafla S11-2

Merki einelts loftfars og viðbrögð eineltisloftfars

Flokkur	Merki EINELOTS loftfars	Merking	Viðbrögð EINELOTISLOFTFARS	Merking
4	Að DEGI eða NÓTTU — landingarbúnaður tekinn upp (ef slíkur búnaður er til staðar) og kveikt og slökkt á landingarljósum meðan flogið er yfir braut í notkun eða þyrluvöll, í hærri hæð en 300 m (1000 fet) en lægri en 600 m (2000 fet), (fyrir þyrlur skal hæðin vera milli 50 m (170 fet) og 100 m (330 fet)) yfir flugvelli og haldið áfram að fljúga í hringi umhverfis braut í notkun eða þyrluvöll. Ef ekki er hægt að kveikja og slökkva á landingarljósum skal nota önnur ljós sem tiltæk eru.	Tilgreindur flugvöllur er ófullnægjandi.	Að DEGI eða NÓTTU — Ef æskilegt er að einelta loftfarið fylgi eineltisloftfarinu eftir til annars flugvallar þá dregur eineltisloftfarið upp landingarbúnað sinn (ef slíkur búnaður er til staðar) og notar merkin sem tilgreind eru í 1. flokki fyrir eineltisloftför. Ef ákveðið er að sleppa einelta loftfarinu þá notar eineltisloftfarið merkin sem tilgreind eru í 2. flokki fyrir eineltisloftfar.	Skilið, fylgið mér. Skilið, þú mátt halda áfram.
5	Að DEGI eða NÓTTU — Kveikt og slökkt reglulega á öllum tiltækum ljósum, en þó þannig að aðgreint verði frá leiftrandi ljósum.	Get ekki fylgt fyrirmælum.	Að DEGI eða NÓTTU — Notið merkin í 2. flokki sem ætluð eru eineltisloftförum.	Skilið.
6	Að DEGI eða NÓTTU — Kveikt og slökkt óreglulega á öllum tiltækum ljósum.	Er í nauðum.	Að DEGI eða NÓTTU — Notið merkin í 2. flokki sem ætluð eru eineltisloftförum.	Skilið.

- c) Ef einhver þau fyrirmæli sem berast um talstöð, hvaðan sem þau kunna að berast, stangast á við þau sem eineltisloftfarið hefur gefið með sjónrænum merkjum skal einelta loftfarið tafarlaust óska nánari skýringa og á meðan halda áfram að fylgja þeim sjónrænu fyrirmælum sem eineltisloftfarið gefur.
- d) Ef einhver þau fyrirmæli sem berast um talstöð, hvaðan sem þau kunna að berast, stangast á við þau sem eineltisloftfarið hefur gefið um talstöð, skal einelta loftfarið tafarlaust óska nánari skýringa og á meðan halda áfram að fylgja þeim fyrirmælum sem eineltisloftfarið hefur gefið um talstöðina.
- e) Sé talstöðvarsambandi náð meðan á einelti stendur, en fjarskipti á tungumáli sem báðir skilja eru ekki möguleg, skal reyna að koma fyrirmælum, viðurkenningu á móttöku þeirra og öðrum áriðandi upplýsingum áleiðis með því að nota þau orðasambönd og framburð þeirra samkvæmt töflu S11-3 og tvítaka sérhvert orð og orðasamband:

Tafla S11-3

Orðaval EINELOTISLOFTFARS			Orðaval EINELOTS loftfars		
Orðasamband	Framburður (¹)	Merking	Orðasamband	Framburður (¹)	Merking
CALL SIGN	<u>KOL</u> SÆN	Hvert er kallmerki þitt?	CALL SIGN (kallmerki) (²)	<u>KOL</u> SÆN (kallmerki)	Kallmerki mitt er (kallmerki)
FOLLOW	<u>FOL</u> -LÓ	Fylgið mér	WILCO	<u>VILL</u> -KÓ	Skilið
DESCEND	DÍ- <u>SEND</u>	Lækkið til landingar	Mun fylgja fyrirmælunum		
			CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Get ekki fylgt fyrirmælunum
<u>YOU</u> LAND	<u>JÚ</u> LAND	Lendið á þessum flugvelli	REPEAT	RÍ- <u>PÍT</u>	Endurtakið fyrirmælin

Orðaval EINELTISLOFTFARS			Orðaval EINELTS loftfars		
Orðasamband	Framburður ⁽¹⁾	Merking	Orðasamband	Framburður ⁽¹⁾	Merking
			AM LOST	<u>AM LOSST</u>	Staðarákvörðun óþekkt
PROCEED	PRO- <u>SÍD</u>	Haldið áfram			
			MAYDAY	MEIDEI	Er í nauð
			HIJACK ⁽²⁾	<u>HÆ-DJAKK</u>	Mér hefur verið rænt
			LAND (nafn staðar)	LAND (nafn staðar)	Ég óska eftir að lenda (nafn staðar)
			DESCEND	DÍ-SEND	Ég óska eftir lækkun

⁽¹⁾ Í öðrum dálki eru áhersluatkvæði undirstrikuð.

⁽²⁾ Kallmerkið sem gefa skal upp er það sem er notað í þráðlausum talhfarskiptum við flugumferðarþjónustudeildir og samsvarar auðkenningu loftfarsins í flugáætluninni.

⁽³⁾ Aðstæður geta verið slíkar að ekki er hægt eða ekki er æskilegt að nota orðasambandið „HIJACK“.

- f) Um leið og flugumferðarþjónustudeild verður þess áskynja að loftfar á ábyrgðarsviði þess sé einelt skal hún gera eftirfarandi ráðstafanir eftir því sem á við aðstæðurnar:
- 1) reyna að koma á tviátta hfarskiptum við einelta loftfarið með öllum tiltækum aðferðum, þ.m.t. á neyðartíðni-sviðinu 121,5 MHz, nema að slík samskipti séu þegar fyrir hendi,
 - 2) upplýsa flugmann einelta loftfarsins um eineltið,
 - 3) koma á sambandi við eineltisstjórnstöð sem hefur komið á tviátta hfarskiptum við eineltisloftfarið og veita henni allar tiltækar upplýsingar um loftfarið,
 - 4) koma áfram skilaboðum á milli eineltisloftfarsins eða eineltisstjórnstöðvarinnar og einelta loftfarsins, eins og þörf krefur,
 - 5) gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja öryggi einelta loftfarsins, í nánú samstarfi við eineltisstjórnstöðina,
 - 6) upplýsa flugumferðarþjónustudeildir, sem veita aðliggjandi flugupplýsingasvæðum þjónustu, ef svo virðist sem loftfarið hafi vikið verulega frá slíkum aðliggjandi flugupplýsingasvæðum.
- g) Um leið og flugumferðarþjónustudeild verður þess áskynja að loftfar utan ábyrgðarsviðs þess sé einelt skal það gera eftirfarandi ráðstafanir eftir því sem á við aðstæðurnar:
- 1) upplýsa flugumferðarþjónustudeildina sem þjónustar loftrýmið þar sem eineltið á sér stað, veita deildinni tiltækar upplýsingar sem munu gagnast við að auðkenna loftfarið og óska eftir því að gripið verði til aðgerða í samræmi við f-lið,
 - 2) koma skilaboðum á milli einelta loftfarsins og viðeigandi flugumferðarþjónustudeilda, eineltisstjórnstöðvar eða eineltisloftfarsins.

12. ÞÁTTUR

Veðurþjónusta — veðurathuganir úr loftfari og skýrslur með talhfarskiptum

SERA.12001 Tegundir veðurathugana úr loftfari

- a) Eftirfarandi veðurathuganir úr loftfari skulu framkvæmdar á hvaða stigi flugsins sem er:
- 1) sérstakar veðurathuganir úr loftfari og
 - 2) aðrar óvenjubundnar veðurathuganir úr loftfari.

SERA.12005 Sérstakar veðurathuganir úr loftfari

- a) Loftför skulu framkvæma og tilkynna sérstakar veðurathuganir hvenær sem eftirfarandi aðstæður koma upp eða þeirra verður vart:
- 1) miðlungs eða mikil ókyrrð eða
 - 2) miðlungs eða mikil ising eða
 - 3) miklar fjallabylgjur eða
 - 4) þrumuveður, án hagléls, hvort sem það er ósýnilegt, inni í skýjabakka, mjög víðáttumikið eða í öflugum skúragörðum eða
 - 5) þrumuveður, með hagléli, hvort sem það er ósýnilegt, inni í skýjabakka, mjög víðáttumikið eða í öflugum skúragörðum eða
 - 6) mikið moldrok eða sandrok eða
 - 7) gosöskuský eða
 - 8) eldvirkni eða eldgos.
- b) Lögbær yfirvöld skulu eftir þörfum kveða á um önnur skilyrði sem skulu tilkynnt af öllum loftförum þegar þau mæta þeim eða verða þeirra vör.

SERA.12010 Aðrar óvenjubundnar veðurathuganir úr loftfari

Þegar önnur veðurskilyrði, sem ekki eru talin upp í a-lið SERA.12005, koma fyrir, t.d. vindhvörf, og sem flugstjórinn telur að gætu haft áhrif á öryggi eða haft veruleg áhrif á skilvirka starfsemi annarra loftfara, skal flugstjórinn upplýsa viðeigandi flugumferðarþjónustudeild eins fljótt og auðið er.

SERA.12015 Tilkynning um veðurathuganir úr loftfari með talfjarskiptum

- a) Veðurathuganir úr loftfari skulu tilkynntar meðan á flugi stendur á þeim tíma sem athuginin fer fram eða eins fljótt eftir það og auðið er.
- b) Veðurathuganir úr loftfari skulu tilkynntar sem stöðutilkynningar og vera í samræmi við tækniforskriftirnar í 5. viðbæti.

SERA.12020 Skipti á stöðutilkynningum

- a) Flugumferðarþjónustudeildir skulu senda, svo fljótt sem auðið er, sérstakar og óvenjubundnar stöðutilkynningar til:
- 1) annarra viðkomandi loftfara,
 - 2) viðkomandi aðalveðurstofu og
 - 3) annarra viðkomandi flugumferðarþjónustudeilda.
- b) Útsendingar til loftfara skulu endurteknar á þeirri tíðni og þeim haldið áfram í þann tíma sem viðkomandi flugumferðarþjónustudeild ákveður.

*1. viðbætur***Merki**

1. NEYÐARMERKI OG ÁRÍÐANDI MERKI
 - 1.1. **Almennt**
 - 1.1.1. Þrátt fyrir ákvæði í lið 1.2 og 1.3 skal loftfar í nauð nota allar tiltækar aðferðir til draga að sér athygli, gera stöðu sína kunna og fá aðstoð.
 - 1.1.2. Verklagið við fjarskiptasendingar neyðarmerkja og áriðandi merkja skal vera í samræmi við II. bindi 10. viðauka Chicago-samningsins.
 - 1.2. **Neyðarmerki**
 - 1.2.1. Eftirfarandi merki, annaðhvort notuð saman eða hvert fyrir sig, tákna að alvarleg og bráð hættu vofi yfir og að tafarlausrar aðstoðar sé þörf:
 - a) neyðarkallið SOS (.. — — — .. samkvæmt morsktafrófinu), sem er sent með loftskeytasendingu eða annars konar merkjasendingu,
 - b) neyðarmerki sent með þráðlausum talfjarskiptum sem samanstendur af orðinu MAYDAY,
 - c) neyðarskeyti um gagnatengingu sem felur í sér merkingu orðsins MAYDAY,
 - d) flugeldar eða skot sem gefa frá sér rautt ljós og skotið er einu í einu með stuttu millibili,
 - e) rautt svifblys,
 - f) ratsjársvarinn stilltur á starfshátt A, kóða 7700.
 - 1.3. **Áríðandi merki**
 - 1.3.1. Eftirfarandi merki, annaðhvort notuð saman eða hvert fyrir sig, tákna að loftfar vilji gefa til kynna erfiðleika sem neyði það til að lenda án þess að það þarfnist tafarlausrar aðstoðar:
 - a) kveikt eða slökkt til skiptis á lendingarljósum loftfarsins eða
 - b) kveikt og slökkt til skiptis á siglingaljósum loftfarsins þannig að ekki verði ruglað saman við leiftrandi siglingaljós.
 - 1.3.2. Eftirfarandi merki, annaðhvort notuð saman eða hvert fyrir sig, tákna að loftfar þurfi að koma frá sér mjög áriðandi skilaboðum um öryggi skips, loftfars eða annars farartækis eða um öryggi einstaklings um borð eða í auglýsni:
 - a) merki sent með loftskeytasendingu eða öðrum hætti sem samanstendur af samstæðunni XXX (—..— —..— —..— samkvæmt morsktafrófinu),
 - b) áriðandi merki sent með þráðlausum talfjarskiptum sem samanstendur af orðunum PAN, PAN,
 - c) áriðandi skeyti sent um gagnatengingu sem felur í sér merkingu orðanna PAN, PAN.
 2. SJÓNMERKI SEM NOTUÐ ERU TIL AÐ GERA LOFTFARI, SEM ER ÁN HEIMILDAR, VIÐVART UM AÐ ÞAÐ SÉ Á EÐA U.Þ.B. AÐ FLJÚGA INN Á HAFTA-, BANN- EÐA HÆTTUSVÆÐI
 - 2.1. Þegar sjónmerki eru notuð til að gera loftfari, sem er án heimildar, viðvart um að það sé á eða um það bil að fljúga inn á hafta-, bann- eða hættusvæði að degi til eða nóttu, tákna merkjaskot, sem eru endurtekin á 10 sekúndna fresti og hvert um sig gefur frá sér græn og rauð ljós, eða stjörnur, þegar það springur, að loftfar sé án heimildar í flugi á hafta-, bann- eða hættusvæði eða sé um það bil að fljúga inn á slík svæði og að loftfarið skuli gera viðeigandi ráðstafanir til úrbóta.

3. MERKI ÆTLUÐ FLUGVALLARUMFERÐ

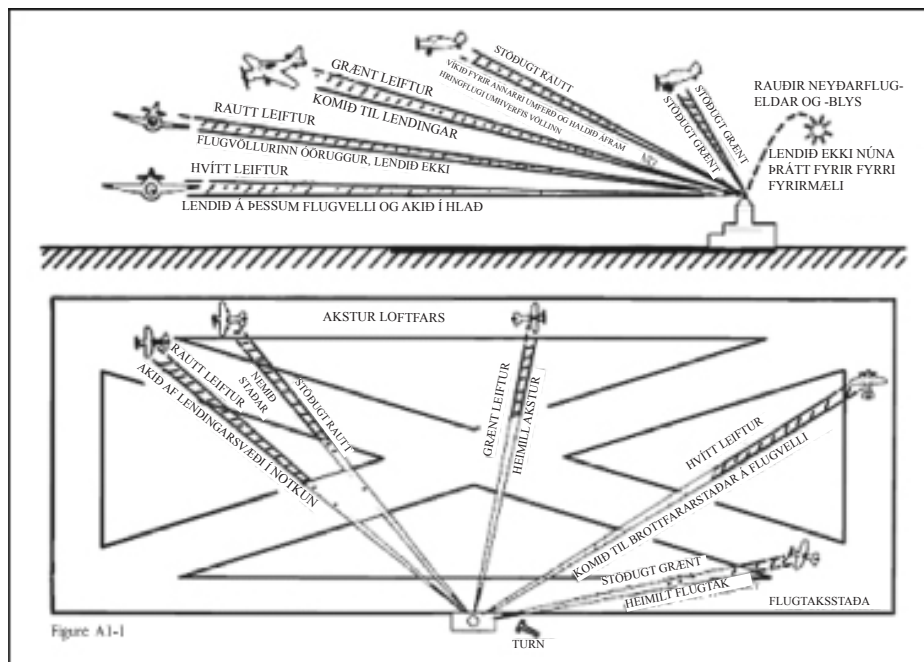
3.1. Ljósmerki og neyðarflugeldar- og blys

3.1.1. Leiðbeiningar

Tafla AP 1-1

Ljósmerki	Frá flugturni til:		
	loftfars á flugi	loftfars á jörðu niðri	
Beint til hlutaðeigandi loftfars (sjá mynd A1-1)	Stöðugt grænt	Heimil landing	Heimilt flugtak
	Stöðugt rautt	Víkið fyrir annari umferð og haldið áfram hringflugi umhverfis völlinn	Nemið staðar
	Græn leiftur	Komið til landingar (*)	Heimill akstur
	Rauð leiftur	Flugvöllurinn óöruggur, lendið ekki	Akið af landingarsvæði í notkun
	Hvít leiftur	Lendið á þessum flugvelli og akið í hlað (*)	Komið til brottfararstaðar á flugvelli
Rauðir neyðarflugeldar og -blys	Lendið ekki núna þrátt fyrir fyrri fyrirmæli		

(*) Heimildir til landingar og aksturs munu veittar þegar við á.



3.1.2. Staðfesting loftfars

a) Á flugi:

1) að degi til:

– með því að vaggja vængjum loftfarsins, nema við upphafs- og lokalegg aðflugs,

2) að nóttu til:

– með því að kveikja og slökkva tvisvar á landingarljósum loftfarsins eða, ef slíkur búnaður er ekki fyrir hendi, með því að kveikja og slökkva tvisvar á siglingaljósum.

b) Á jörðu niðri:

1) að degi til:

– með því að hreyfa halla- eða hliðarstýri loftfarsins,

2) að nóttu til:

- með því að kveikja og slökkva tvisvar á landingarljósum loftfarsins eða, ef slíkur búnaður er ekki fyrir hendi, með því að kveikja og slökkva tvisvar á siglingaljósum.

3.2. Sjónmerki á jörðu

3.2.1. Lending bönnuð

- 3.2.1.1. Láréttur, rauður ferningur með gulum skákrossi (mynd A1-2) í merkjareit táknað að landingar séu bannaðar og að bannið kunni að vara lengi.



Mynd A1-2

3.2.2. Nauðsyn sérstakrar varúðar við aðflug og landingu

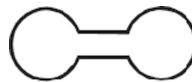
- 3.2.2.1. Láréttur, rauður ferningur með einu gulum skábandi í merkjareit (mynd A1-3) táknað að gæta skuli sérstakrar varúðar við aðflug og landingu vegna slæms ástands umferðarsvæðis eða af einhverri annarri ástæðu.



Mynd A1-3

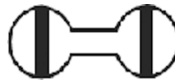
3.2.3. Notkun flugbrauta og akbrauta

- 3.2.3.1. Lárétt, hvítt handlóð í merkjareit (mynd A1-4) táknað að loftför megi aðeins hefja flug, lenda og aka á flugbrautum og akbrautum.



Mynd A1-4

- 3.2.3.2. Sams konar lárétt hvítt handlóð og um getu í 3.2.3.1 en með svarta rönd þvert yfir hvorn hringflöt handlóðsins með stefnu hornrétt við stefnu handfangsins (mynd A1-5) táknað að loftför skuli aðeins hefja flug og lenda á flugbrautum en að aðrar athafnir þeirra á flugvælinum séu ekki takmarkaðar við flugbrautir og akbrautir.



Mynd A1-5

3.2.4. Lokaðar flugbrautir eða akbrautir

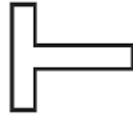
- 3.2.4.1. Krossar í einum áberandi lit, gulum eða hvítum (mynd A1-6), sem lagðir eru lárétt á flugbrautir og akbrautir eða hluta þeirra, tákna svæði sem er ónothæft fyrir hreyfingar loftfara.



Mynd A1-6

3.2.5. *Lendingar- eða flugtaksátt*

- 3.2.5.1. Lárétt, hvítt eða appelsínugult „T“ (lendinga-T) (mynd A1-7) segir til um þá átt sem loftför skulu nota við landingu eða flugtak, sem er samhliða legg T-sins að þverarminum. Þegar notað að nóttu skal landinga-T vera lýst eða afmarkað með hvítum ljósum.



Mynd A1-7

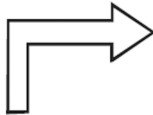
- 3.2.5.2. Tveir lóðréttir tölustafir (mynd A1-8) á eða nálægt flugturni gefa flugmönnum loftfara á umferðarsvæði til kynna flugtaksátt, sem er tilgreind í sem næst tugum gráða samkvæmt seguláttavita.



Mynd A1-8

3.2.6. *Hægri handar umferð*

- 3.2.6.1. Ör í áberandi lit (mynd A1-9) sem vísar til hægri og er að finna í merkjareit eða við enda flugbrautar tákna að beygjur skuli teknar til hægri fyrir landingu og eftir flugtak.



Mynd A1-9

3.2.7. *Flugvarðstofa*

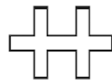
- 3.2.7.1. Bókstafurinn C í svörtum lit á gulum lóðréttum fleti (mynd A1-10) segir til um hvar flugvarðstofa er.



Mynd A1-10

3.2.8. *Svifflugur á flugi*

- 3.2.8.1. Láréttur, tvöfaldur, hvítur kross (mynd A1-11) í merkjareit tákna að svifflugur noti flugvöllinn og þær séu á flugi.



Mynd A1-11






4. **AKSTURSBENDINGAR**






4.1. *Frá merkjamanni til loftfars*






- 4.1.1. Þessi merki eru ætluð til notkunar af merkjamanni, sem skal halda á nokkurs konar ljósabúnaði, eftir þörfum, til að auðvelda flugmanninum að sjá merkin og skal hann vísa að loftfarinu:

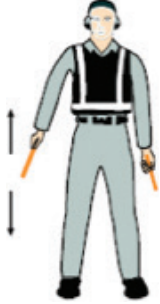




- vinstra megin við loftfarið þar sem flugmaðurinn á auðveldast með að sjá hann, þegar um fastvængjaloftfar er að ræða og
- þar sem flugmaðurinn á auðveldast með að sjá merkjamanninn, þegar um þryllur er að ræða.






- 4.1.2. Áður en eftirfarandi merki eru notuð skal merkjamaður fullvissa sig um að engar hindranir né árekstrarhætta verði á vegi loftfarsins, er það fylgir leiðbeiningum hans í samræmi við a-lið SERA.3301.






	<p>1. Vængmaður (*)</p> <p>Lyftið hægri handlegg útréttum upp yfir höfuðið og bendið keflinu upp og bendið keflinu í vinstri hendi niður með líkamanum og hreyfið handlegginn til og frá fæti.</p> <hr/> <p>(*) Með þessu merki sýnir einstaklingur sem staðsettur er við væng-enda loftfars, flugmanni/merkjamanni/ökumanni dráttartækis að hindranir séu ekki í vegi fyrir hreyfingu loftfarsins til eða frá stæði.</p>
	<p>2. Hér er stæðið</p> <p>Lyftið báðum höndum beinum upp yfir höfuð og beinið keflum upp.</p>
	<p>3. Haltu áfram til næsta merkjamanns eða fylgdu leiðbeiningum flugturnsþjónustu/þjónustu á jörðu niðri</p> <p>Beinið báðum handleggjum upp, hreyfið handleggina út frá líkamanum og réttið úr þeim og bendið keflum í átt til næsta merkjamanns eða í átt að akstursleið.</p>
	<p>4. Beint áfram</p> <p>Beygið útrétta handleggi til hliðar, beygið handleggi við olnboga og hreyfið keflin upp og niður frá bringuhæð í höfuðhæð.</p>
	<p>5 a) Beygðu til vinstri (frá sjónarhorni flugmannsins)</p> <p>Haldið hægri handlegg og kefli útrétt í 90° frá líkama og gefið merkið „beint áfram“ með vinstri hendi. Hraði hreyfinganna gefur flugmanni til kynna hve hratt loftfarið á að beygja.</p>





	<p>5 b) Beygðu til hægri (frá sjónarhorni flugmannsins)</p> <p>Haldið vinstri handlegg og kefli útrétt í 90° frá líkama og gefið merkið „beint áfram“ með hægri hendi. Hraði hreyfinganna gefur flugmanni til kynna hve hratt loftfarið á að beygja.</p>
	<p>6 a) Venjuleg stöðvun</p> <p>Haldið handleggjum og keflum lárétt til hliðar og hreyfið handleggi rólega upp og yfir höfuð þar til kefli hafa krossast.</p>
	<p>6 b) Neyðarstöðvun</p> <p>Hreyfið handleggi hratt upp yfir höfuð þar til kefli krossast.</p>
	<p>7 a) Festu stöðuhemla</p> <p>Réttið hönd upp rétt fyrir ofan öxl með opinn lófa. Tryggið að augnsamband hafi náðst við fluglíða og kreppið hnefann. Haldið þessari stöðu þangað til áhöfnin hefur gefið merki með þumli um að hún hafi mótttekið skilaboðin.</p>
	<p>7 b) Losaðu stöðuhemla</p> <p>Réttið hönd upp rétt fyrir ofan öxl með krepptum hnefa. Tryggið að augnsamband hafi náðst við fluglíða og opnið lófann. Haldið þessari stöðu þangað til áhöfnin hefur gefið merki með þumli um að hún hafi mótttekið skilaboðin.</p>

	<p>8 a) Skorður settar við hjól</p> <p>Með handleggi upprétta yfir höfuð skal keflunum beint hvort að öðru og þau hreyfð ákveðið að hvort öðru þar til þau snertast. Verið þess fullviss að flugliðarnir hafi staðfest skilaboðin.</p>
	<p>8 b) Skorður fjarlægðar</p> <p>Með handleggi upprétta yfir höfuð skal keflunum beint hvort frá öðru og þau hreyfð ákveðið frá hvort öðru. Fjarlægið skorðurnar ekki fyrir en flugliðar heimila það.</p>
	<p>9. Ræstu hreyfil/hreyfla</p> <p>Lyftið hægri handlegg í höfuðhæð, beinið kefli upp og hreyfið höndina í hringi og á sama tíma skal lyfta vinstri handlegg yfir höfuð og benda á þann hreyfil sem má ræsa.</p>
	<p>10. Stöðvaðu hreyfla</p> <p>Réttíð út hægri handlegginn beint fram í axlarhæð með kefli í hönd og færið höndina og keflið að vinstri öxl og dragið keflið með láréttri hreyfingu frá vinstri öxl að hægri öxl.</p>
	<p>11. Hægðu á</p> <p>Færið útrétta handleggi niður á við og hreyfið keflin í takti upp og niður frá mitti að hjám.</p>

	<p>12. Hægðu á hreyfli (hreyflum) þeim megin sem vísað er til</p> <p>Beinið handleggjum og keflum niður að jörð og hreyfið annaðhvort <i>hægra</i> eða <i>vinstra</i> kefli upp og niður, en það táknar að hægja skuli á <i>hægri</i> eða <i>vinstri</i> hreyfli (hreyflum), eftir því sem merkið vísar til.</p>
	<p>13. Aktu aftur á bak</p> <p>Með handleggi fyrir framan líkama í bringuhæð skal framhandleggjum snúið í hringi um hvorn annan. Til að gefa merki um að hætta að bakka, notið merkin í 6 a) eða 6 b).</p>
	<p>14 a) Beygjur um leið og ekið er aftur á bak (stéli skal snúið á stjórnborða (til hægri))</p> <p>Beinið kefli niður með vinstri handlegg og færið hægri handlegg úr uppréttri stöðu fyrir ofan höfuð beint fram í lárétta stöðu aftur og aftur.</p>
	<p>14 b) Beygjur um leið og ekið er aftur á bak (stéli skal snúið á bakborða (til vinstri))</p> <p>Beinið kefli niður með hægri handlegg og færið vinstri handlegg úr uppréttri stöðu fyrir ofan höfuð beint fram í lárétta stöðu aftur og aftur.</p>
	<p>15. Samþykkt/greið leið (*)</p> <p>Réttíð hægri hönd upp í höfuðhæð og beinið kefli upp, eða sýnið krepptan hnefa þar sem þumall vísar upp, og haldið vinstri handlegg niður með síðu.</p> <p>(*) Þetta merki er einnig notað sem samskiptamerki vegna tækni-búnaðar og viðhalds.</p>

	<p>16. Vokaðu (*)</p> <p>Handleggir eru útréttir að fullu til sitt hvorrar hliðar þannig að þeir myndi 90° horn við líkamann.</p> <p>_____</p> <p>(*) Á við um vokandi þyrlur.</p>
	<p>17. Hækkaðu flugið (*)</p> <p>Hafið handleggi útrétta að fullu til sitt hvorrar hliðar, snúið lófum upp og hreyfið handleggina upp fyrir höfuð þar til þeir eru lóðréttir. Hraði hreyfingarinnar gefur flugmanninum til kynna hve ört ætti að hækka flugið.</p> <p>_____</p> <p>(*) Á við um vokandi þyrlur.</p>
	<p>18. Lækkaðu flugið (*)</p> <p>Hafið handleggi útrétta að fullu til sitt hvorrar hliðar, snúið lófum niður og hreyfið handleggina niður þar til þeir eru að fullu komnir niður með síðum. Hraði hreyfingarinnar gefur flugmanninum til kynna hve ört ætti að lækka flugið.</p> <p>_____</p> <p>(*) Á við um vokandi þyrlur.</p>
	<p>19 a) Fljúgðu lárétt til vinstri (frá sjónarhorni flugmanns) (*)</p> <p>Haldið hægri handlegg útréttum til hægri þannig að hann myndi sem næst 90° horn við líkamann. Hreyfið hinn handlegginn með sífelldri hreyfingu í sömu átt.</p> <p>_____</p> <p>(*) Á við um vokandi þyrlur.</p>
	<p>19 b) Fljúgðu lárétt til hægri (frá sjónarhorni flugmanns) (*)</p> <p>Haldið vinstri handlegg útréttum þannig að hann myndi sem næst 90° horn við líkamann. Hreyfið hinn handlegginn með sífelldri hreyfingu í sömu átt.</p> <p>_____</p> <p>(*) Á við um vokandi þyrlur.</p>

	<p>20. Lentu (*)</p> <p>Handleggir skulu vísa niður fyrir framan líkama og vera krosslagðir.</p> <p>_____</p> <p>(*) Á við um vokandi þyrlur.</p>
	<p>21. Bíddu</p> <p>Haldið útréttum handleggjum niður með 45° horni frá síðum. Haldið þessari stöðu uns allt er klárt fyrir næstu tilfærslu loftfarsins.</p>
	<p>22. Brottför loftfars</p> <p>Gerið staðlaða kveðju með því að lyfta hægri hönd og/ eða kefli að enni til að gefa loftfari merki um að brottför sé heimil. Haldið augnsambandi við flugliða þar til loftfarið hefur hafið akstur.</p>
	<p>23. Snertið ekki stjórn tækin (samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og viðhalds)</p> <p>Lyftið hægri handlegg upp yfir höfuð og kreppið hnefa eða haldið um kefli í láréttari stöðu og haldið vinstri handlegg niður með síðu.</p>
	<p>24. Tengja við aflugjafa á jörðu (samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og viðhalds)</p> <p>Haldið handleggjum upp yfir höfði, haldið vinstri hendi lárétt með lófann niður og hreyfið útrétta fingur hægri handar að lófa vinstri handar þannig að þeir snertist og myndi „T“. Að nóttu má einnig nota ljóskefli til að mynda „T“ fyrir ofan höfuð.</p>

	<p>25. Rjúfa tengingu við aflgjafa á jörðu (samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og viðhalds)</p> <p>Haldið handleggjum upp yfir höfði og látið útrétta fingur hægri handar snerta opinn lófa vinstri handar og mynda þannig „T“ og hreyfið síðan hægri höndina frá lófa vinstri handar. Rjúfið ekki tenginguna við aflgjafann fyrir en flugliðar heimila það. Að nóttu má einnig nota ljóskefli til að mynda „T“ fyrir ofan höfuð.</p>
	<p>26. Nei/ekki samþykkt (samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og viðhalds)</p> <p>Haldið hægri handlegg lárétt til hliðar þannig að hann myndi 90° horn við líkamann, snúið kefli þannig að það bendi niður, eða sýnið hendina með þumalinn niður, vinstri handlegg er haldið niður með síðu.</p>
	<p>27. Komið á fjarskiptum um talkerfi (samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og viðhalds)</p> <p>Réttið handleggi út til beggja hliða, hreyfið svo fram-handleggi að höfði og leggið lófa yfir bæði eyru.</p>
	<p>28. Setjið niður eða takið upp stiga (samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og viðhalds) (*)</p> <p>Hafið hægri handlegg niður með síðu og vinstri handlegg uppréttan með u.þ.b. 45° við líkama og hreyfið hægri handlegg í boga upp að vinstri öxl.</p> <p>(*) Þetta merki er aðallega ætlað fyrir loftför sem hafa innbyggðan stiga að framan.</p>

4.2. Frá flugmanni loftfars til merkjamanns

4.2.1. Flugmaðurinn skal nota þessi merki í stjórnklefanum þannig að hendur séu vel sýnilegar merkjamanninum og skal halda á nokkurs konar ljósabúnaði, eftir þörfum, til að auðvelda merkjamanninum að sjá merkin.

4.2.1.1. Hemlar

- Festið hemla:* hönd með útréttum fingrum er sett lárétt fyrir framan andlitið og hnefinn síðan krepptur.
- Losið hemla:* krepptur hnefi er settur lárétt fyrir framan andlitið, síðan rétt úr fingrum.

4.2.1.2. Skorður

- a) *Skorður settar við hjól*: handleggir skulu réttir út með lófana fram, krossleggji síðan hendur fyrir framan andlit.
- b) *Skorður fjarlægðar*: hendurnar skulu krosslagðar fyrir framan andlitið með lófana fram, hreyfið síðan handleggi út.

4.2.1.3. Tilbúinn að ræsa hreyfil (hreyfla)




- a) Segið til um númer þess hreyfils, sem á að ræsa með því að rétta úr sama fjölda fingra annarra handar.


4.3. Samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og viðhalds

- 4.3.1. Aðeins skal gefa merki með höndunum þegar ekki er unnt að talast við að því er varðar samskipti vegna tæknibúnaðar og viðhalds.
- 4.3.2. Merkjamennt skulu sjá til þess að staðfesting berist frá flugliðum að því er varðar samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og viðhalds.

5. STÖDLUÐ NEYÐARMERKI GEFIN MEÐ HÖNDUNUM

- 5.1. Eftirfarandi handamerki skulu að lágmarki notuð fyrir samskipti í neyðarástandi milli stjórnanda/slökkviliðsmanna björgunar- og slökkviliðsþjónustunnar og áhafnar í stjórnklefa og/eða öryggis- og þjónustuliða loftfarsins sem er í nauð. Neyðarmerki sem gefin eru með höndunum við björgunar- og slökkvistörf skulu gefin frá vinstri framhlið loftfarsins fyrir áhöfn í stjórnklefa.

	<p>1. Mælt er með rýmingu</p> <p>Rýming er ráðlögð, byggt á mati stjórnanda björgunar- og slökkviliðsþjónustunnar á ytri aðstæðum.</p> <p>Haldið handlegg út frá líkama og lóðrétt með höndina upprétta í augnhæð. Gefið bendingu með hreyfingu handleggs að líkama. Hinum handleggnum skal haldið fast upp við líkamann.</p> <p>Að nóttu skal nota sama merki en með ljóskefli.</p>
	<p>2. Mælt er með stöðvun</p> <p>Mælt er með að rýming sem er í gangi verð stöðvuð. Stöðvið hreyfingu loftfars eða aðrar aðgerðir sem eru í gangi.</p> <p>Handleggir framan við höfuð, krosslagðir við úlnliði.</p> <p>Að nóttu skal nota sama merki en með ljóskefli.</p>
	<p>3. Neyðarástand undir stjórn</p> <p>Engin merki um háskalegar aðstæður eða „hættan er liðin hjá“.</p> <p>Handleggir útréttir með 45° horni. Handleggir hreyfðir samtímis inn að líkama þar til úlnliðir eru krosslagðir neðan við mitti og eru handleggir síðan hreyfðir til baka í upphafsstöðu.</p> <p>Að nóttu skal nota sama merki en með ljóskefli.</p>

	<p>4. Eldur</p> <p>Hreyfið hægri hönd í stóra hringi, sem eru eins og tölustafurinn átta í laginu, frá hné að öxl og bendið á sama tíma með vinstri hendi á eldinn.</p> <p>Að nóttu skal nota sama merki en með ljóskefli.</p>
---	---

2. viðbætur

Mannlausir, frjálsir loftbelgir

1. FLOKKUN MANNLAUSRA FRJÁLSRA LOFTBELGJA

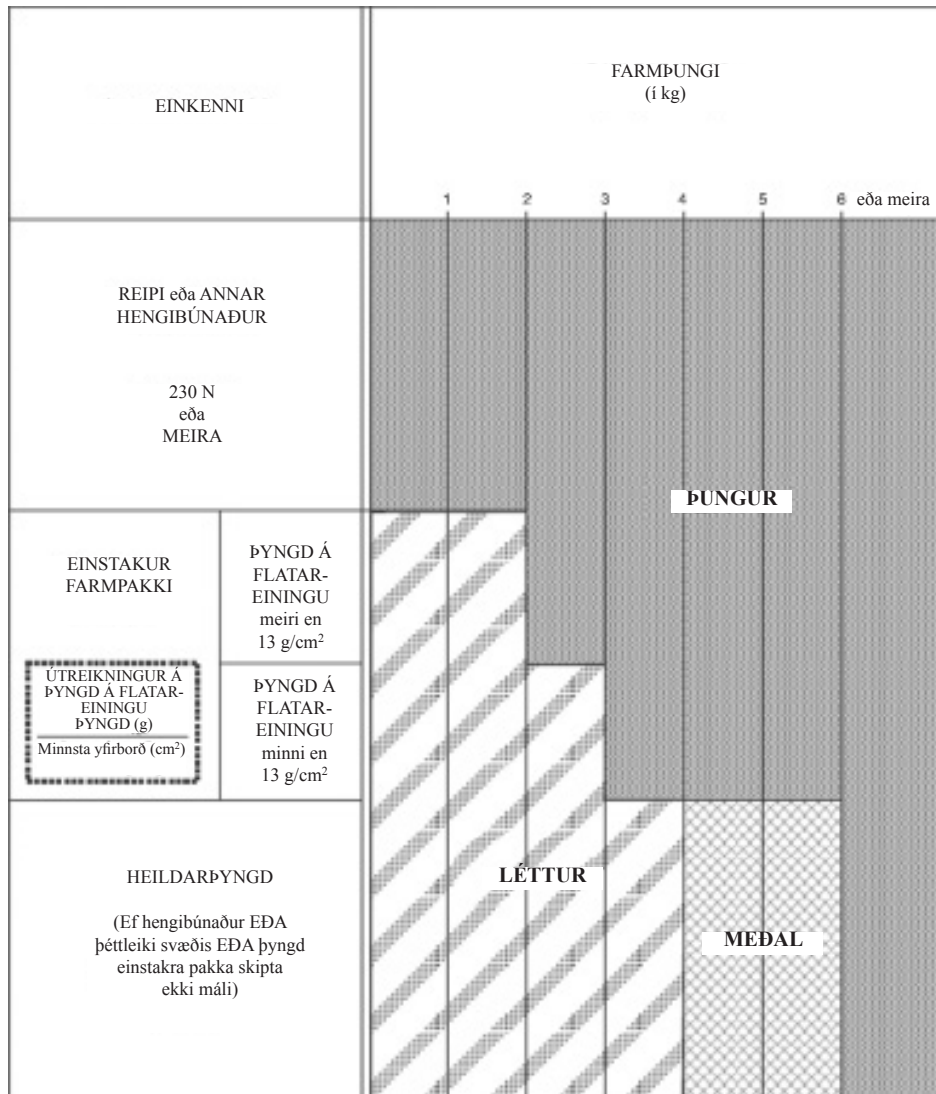
1.1. **Mannlausir, frjálsir loftbelgir skulu flokkaðir sem (sjá mynd AP2-1):**

- a) *léttur*: mannlaus, frjáls loftbelgur sem flytur farm, einn eða fleiri pakka með heildarþunga minni en 4 kg, nema hann sé flokkaður sem þungur loftbelgur, skv. 2. 3. eða 4. lið c-liðar hér á eftir, eða
- b) *meðal*: mannlaus, frjáls loftbelgur sem flytur farm, tvo eða fleiri pakka með heildarþunga 4 kg eða meira, en minna en 6 kg, nema hann sé flokkaður sem þungur loftbelgur, skv. 2. 3. eða 4. lið c-liðar hér á eftir, eða
- c) *þungur*: mannlaus, frjáls loftbelgur sem flytur farm sem:
 - 1) er 6 kg eða þyngri, eða
 - 2) flytur pakka sem er 3 kg eða þyngri, eða
 - 3) flytur pakka sem er 2 kg eða þyngri, með meiri þyngd á flatareiningu en 13 grömm á cm², sem ákvarðast með því að deila heildarþyngd pakkans í grömmum með flatareiningu minnsta hluta yfirborðsins, eða
 - 4) notar reipi eða önnur áhöld til að bera uppi farminn sem þarf kraft sem nemur 230 N eða meira til að aðskilja hinn upplyfta farm frá loftbelgnum.

2. ALMENNAR STARFRÆKSLUREGLUR

- 2.1. Ekki skal svifa mannlausum, frjálsum loftbelg án heimildar þess ríkis þaðan sem hann tekur á loft frá.
- 2.2. Ekki skal svifa mannlausum, frjálsum loftbelg yfir yfirráðasvæði annars ríkis án heimildar viðkomandi ríkis, að undanskildum léttum loftbelg sem eingöngu er notaður í veðurfræðilegum tilgangi og starfræktur er samkvæmt heimild lögbærs yfirvalds.
- 2.3. Heimildin, sem vísað er til í lið 2.2, skal fengin áður en belgur er settur á loft ef líkur benda til þess við gerð áætlunarinnar um svifið að loftbelgurinn kunni að reka inn í loftrými á yfirráðasvæði annars ríkis. Slíkrar heimildar má afla fyrir raðflug í loftbelg eða sérstakt endurtækt svif, t.d. loftbelgjasvif til könnunar andrúmsloftsins.
- 2.4. Mannlausum, frjálsum loftbelg skal svifa samkvæmt skilyrðum skráningarríkis og ríkis/rikja sem fyrirhugað er að svifa yfir.
- 2.5. Ekki skal svifa mannlausum, frjálsum loftbelg með þeim hætti að fólki eða mannvirkjum stafi hætta af þegar loftbelgurinn, eða sérhver hluti hans, þ.m.t. farmur hans, lendir á yfirborði jarðar.
- 2.6. Ekki skal svifa þungum mannlausum, frjálsum loftbelg yfir úthöfum nema að undangengnu samráði við veitanda/veitendur flugleiðsöguþjónustu.

Mynd AP2-1



3. STARFRÆKSLUMÖRK OG KRÖFUR UM TÆKJABÚNAÐ

- 3.1. Ekki skal svifa þungum mannlásum, frjálsum loftbelg án heimildar frá hlutaðeigandi veitanda flugleiðsöguþjónustu, í eða í gegnum lag undir 18 000 m (60 000 fet) þrýstingsháð þar sem:
 - a) eru ský eða fyrirbrigði sem draga úr útsýn og hylja meira en helming loftsins, eða
 - b) lárétt skyggni er minna en 8 km.
- 3.2. Þungum eða meðalþungum mannlásum, frjálsum loftbelg skal ekki sleppt þannig að hann svífi lægra en 300 m (1000 fet) yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa eða yfir útsamkomum sem eru ekki í tengslum við svífið.
- 3.3. Ekki skal svifa þungum mannlásum, frjálsum loftbelg nema:
 - a) hann sé útbúinn a.m.k. tveimur farmflugsstöðvunartækjum eða -kerfum, sjálfvirkum eða fjarstýrðum, sem starfa óháð hvort öðru,
 - b) fyrir þrýstingslausu loftbelgi úr pólýetýleni séu notaðar a.m.k. tvær aðferðir, tvö kerfi, tæki eða sambland þeirra sem starfa óháð hvort öðru við að stöðva svif loftbelgsins og

- c) loftbelgurinn sé annaðhvort búinn ratsjárspogli/-speglum eða speglunarefni sem bergmálar á jarðratsjá á tíðnisviðinu 200 MHz til 2700 MHz og/eða belgurinn er búinn öðrum tækjum sem gerir rekstraraðilanum kleift að fylgjast stöðugt með loftbelgunum lengra en jarðratsjá dregur.
- 3.4. Ekki skal svifa þungum mannausum, frjálsum loftbelg við eftirfarandi aðstæður:
- a) á svæði þar sem kögunarsvarratsjá á jörðu er í notkun nema hann sé búinn ratsjársvara fyrir kögunarsvarratsjá, sem getur tilkynnt um þrýstingshæð og er stöðugt í gangi á sértilgreindum kóða eða kveikja má á þegar eftirlitsstöðin telur nauðsyn bera til, eða
- b) á svæði þar sem búnaður á jörðu niðri fyrir ADS-útvörpun er í notkun nema hann sé búinn sendi fyrir ADS-útvörpun sem getur tilkynnt um þrýstingshæð sem er stöðugt í gangi eða kveikja má á þegar eftirlitsstöðin telur nauðsyn bera til.
- 3.5. Ekki skal svifa mannausum, frjálsum loftbelg, sem er búinn dragloftneti sem þarf meira en 230 N afl til að slitna, nema loftnetið sé búið litskrúðugum veifum eða borðum sem festir eru með í mesta lagi 15 metra millibili.
- 3.6. Ekki skal svifa þungum mannausum, frjálsum loftbelg undir 18 000 m (60 000 fet) þrýstingshæð að nóttu, eða annars slíks tímabils samkvæmt ákvörðun lögbærs yfirvalds, nema loftbelgurinn, tengihlutir hans og farmur, hvort sem slíkt losnar frá honum á svifinu eða ekki, séu upplýst.
- 3.7. Ekki skal svifa þungum mannausum, frjálsum loftbelg, sem er með hengibúnaði (öðrum en skærilitri opinni fallhlíf) sem er meira en 15 m langur, að nóttu til undir 18 000 m (60 000 fet) þrýstingshæð nema málaðar séu rendur í mjög fjölbreytilegum litum á hengibúnaðinn eða hann búinn litskrúðugum veifum.

4. STÖÐVUN

- 4.1. Sá sem stjórnar þungum mannausum, frjálsum loftbelg skal ræsa viðeigandi stöðvunarbúnað samkvæmt ákvæðum a- og b-liðar í lið 3.3 hér að framan:
- a) þegar ljóst verður að veðurskilyrði eru lakari en tilskilið er,
- b) ef bilun eða aðrar ástæður gera áframhald svifs hættulegt flugumferð eða fólki og eignum á jörðu niðri eða
- c) áður en farið er í heimildarleysi inn í loftrými annars ríkis.

5. SVIFTILKYNNING

5.1. Tilkynning fyrir svif

- 5.1.1. Tilkynna skal hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild fyrirhugað svif mannauss, frjáls loftbelgs, af meðalþungri eða þyngri gerð, a.m.k. með sjö daga fyrirvara.
- 5.1.2. Tilkynning um fyrirhugað svif skal innihalda þau eftirtalinn atriða sem hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild kann að krefjast:
- a) auðkenni loftbelgs eða kóðaheiti verkefnis,
- b) flokkun loftbelgs og útlitslýsing,
- c) kóða kögunarsvarratsjár, vistfang loftfars eða tíðni hringvita, eftir því sem við á,
- d) nafn umráðanda/flugrekanda og símanúmer,
- e) sviftaksstað,
- f) áætlaðan sviftakstíma (eða upphaf og lok margra sviftaka),

- g) fjöldi loftbelgja sem hefja eiga sviftak og fyrirhugað bil á milli sviftaka (sé um mörg sviftök að ræða),
- h) væntanleg klifurstefna,
- i) farflugslag (-lög) (þrýstingshæð),
- j) áætluð tímalengd til að komast gegnum 18 000 m (60 000 fet) þrýstingshæð eða til að ná farflugslagi ef í eða undir 18 000 m (60 000 fetum), ásamt áætlaðri staðsetningu. Ef um er að ræða mörg samfelld sviftök skal tilgreina áætlaðan tíma sem fyrsti og síðasti loftbelgurinn í röðinni mun ná viðeigandi lagi (t.d. 122136Z–130330Z),
- k) áætluð dagsetning og tími lokalandingar og svæði þar sem fyrirhugað er að lenda eða endurheimta loftbelginn. Sé um loftbelg í löngu svifi að ræða og því erfitt að áætla nákvæmlega dagsetningu og tíma lokalandingar og landingarstað skal nota orðið „langsvif“ (e. *long duration*). Ef um er að ræða fleiri en einn stað til að lenda eða endurheimta loftbelginn skal tilgreina hvern stað ásamt áætluðum landingartíma. Ef um er að ræða margar samfelldar landingar skal tilgreina áætlaðan landingartíma fyrsta og síðasta loftbelgsins í röðinni (t.d. 070330Z–072300Z).

5.1.3. Allar breytingar á upplýsingum um fyrirhugað sviftak samkvæmt lið 5.1 skulu sendar hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild eigi síðar en 6 klst. fyrir áætlað sviftak, eða sé um að ræða rannsóknir á sólar- eða geimtruflunum þar sem nákvæm tímasetning er mikilvæg, eigi síðar en 30 mínútum fyrir áætlaðan upphafstíma aðgerðarinnar.

5.2. Tilkynning um sviftak

5.2.1. Um leið og meðalþungum eða þungum mannlausum, frjálsum loftbelg er sleppt skal umráðandi/flugrekandi tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild um eftirfarandi:

- a) auðkenni loftbelgs,
- b) sviftaksstað,
- c) raunverulegan sviftakstíma,
- d) áætlaðan tíma og áætlaða staðsetningu þar sem farið er yfir 18 000 m (60 000 fet) þrýstingshæð, eða þar sem farflugslagi er náð, ef belgurinn er í eða undir 18 000 m (60 000 fet) hæð, og
- e) allar breytingar á upplýsingum, sem gefnar voru upp samkvæmt g- og h-lið í lið 5.1.2.

5.3. Tilkynningar um aflýsingar

5.3.1. Umráðandi/flugrekandi skal tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild jafnskjótt og vitað er að fyrirhuguðu svifi meðalþungs eða þungs mannlauss, frjáls loftbelgs, sem áður hafði verið tilkynnt um samkvæmt lið 5.1, hefur verið aflýst.

6. SKRÁNING OG TILKYNNINGAR UM STAÐSETNINGU

- 6.1. Umráðandi/flugrekandi þungs, mannlauss, frjáls loftbelgs í svifi í eða yfir 18 000 m (60 000 fet) þrýstingshæð skal fylgjast með svifferli loftbelgsins og framsenda tilkynningar um staðsetningu loftbelgsins samkvæmt kröfum hlutaðeigandi flugumferðarþjónustu. Umráðandinn/flugrekandinn skal skrá staðsetningu loftbelgsins á tveggja klst. fresti nema flugumferðarþjónustan fari fram á að fá tíðari tilkynningar um staðsetningu hans.
- 6.2. Umráðandi/flugrekandi þungs mannlauss frjáls loftbelgs í svifi yfir 18 000 m (60 000 fet) þrýstingshæð skal fylgjast með svifi loftbelgsins og framsenda tilkynningar um staðsetningu loftbelgsins samkvæmt kröfum hlutaðeigandi flugumferðarþjónustu. Umráðandinn/flugrekandinn skal skrá staðsetningu loftbelgsins á 24 klst. fresti nema flugumferðarþjónustan fari fram á að fá tíðari tilkynningar um staðsetningu hans.
- 6.3. Ef ekki er hægt að skrá staðsetningu í samræmi við liði 6.1 og 6.2 skal umráðandi/flugrekandi tafarlaust tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild um það. Í þessari tilkynningu skal vera síðasta skráða staðsetning. Tilkynna skal hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild um leið og vöktun á ferli loftbelgsins er komið á að nýju.

-
- 6.4. Umráðandi/flugrekandi skal senda hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild eftirfarandi upplýsingar einni klukkustund áður en fyrirhugað er að þungur mannlaus, frjáls loftbelgur lækki svifð:
- a) núverandi landfræðileg staðsetning,
 - b) núverandi lag (þrýstingshæð),
 - c) áætlaður tími er farið er yfir 18 000 m (60 000 feta) þrýstingshæð, ef við á,
 - d) áætlaðan landingartíma og landingarstað.
- 6.5. Umráðandi/flugrekandi þungs eða meðalþungs mannlauss, frjáls loftbelgs skal tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild þegar svifinu er lokið.
-

3. viðbætur

Tafla yfir farflugslög

1.1. Farflugslög sem fljúga skal í eru sem hér segir:

FERILL (*)											
Frá 000° til 179°						Frá 180° til 359°					
Blindflug			Sjónflug			Blindflug			Sjónflug		
Lag			Lag			Lag			Lag		
FL	Fet	Metrar	FL	Fet	Metrar	FL	Fet	Metrar	FL	Fet	Metrar
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.				o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.			

(*) Segulferill, eða á pólsvæðum á hærri breiddarbaugum en 70 gráðum og innan viðbótarsvæða tilteknum af viðkomandi stjórnvaldi, netferlar sem samanstanda af kerfi lína samsíða Greenwich-lengdarbaugnum og lagðir eru ofan á pólrúmsjármyndakort (e. *polar stereographic chart*) þar sem stefna til norðurpóls er notuð sem netnorður.

4. viðbætur

Loftrýmisflokkar flugumferðarþjónustu — veitt þjónusta og kröfur til flugs

(sbr. SERA.6001 og b-lið SERA.5025)

Flokkur	Tegund flugs	Veittur aðskilnaður	Veitt þjónusta	Hraðatakmörkanir (*)	Krafa um þröðlaus fjarskipti	Krafa um stöðug, tvíátta talfjarskipti milli loftfara og jarðstöðva	Háð flugheimild
A	Aðeins blindflug	Öll loftför	Flugstjórnarþjónusta	Á ekki við	Já	Já	Já
	Blindflug	Öll loftför	Flugstjórnarþjónusta	Á ekki við	Já	Já	Já
	Sjónflug	Öll loftför	Flugstjórnarþjónusta	Á ekki við	Já	Já	Já
C	Blindflug	Blindflug frá blindflugi Blindflug frá sjónflugi	Flugstjórnarþjónusta	Á ekki við	Já	Já	Já
	Sjónflug	Sjónflug frá blindflugi	1) Flugstjórnarþjónusta vegna aðskilnaðar frá blindflugi, 2) Umferðarupplýsingar um sjónflug/sjónflug (og ráðgjöf til að afstýra áreksstri samkvæmt beiðni)	250 hmúta sýndur flughraði undir 3 050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárhæð	Já	Já	Já
D	Blindflug	Blindflug frá blindflugi	Flugstjórnarþjónusta, upplýsingar um umferð vegna sjónflugs (og ráðgjöf til að afstýra áreksstri samkvæmt beiðni)	250 hmúta sýndur flughraði undir 3 050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárhæð	Já	Já	Já
	Sjónflug	Enginn	Upplýsingar um umferð vegna blindflugs/sjónflugs og sjónflugs/sjónflugs (og ráðgjöf til að afstýra áreksstri samkvæmt beiðni)	250 hmúta sýndur flughraði undir 3 050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárhæð	Já	Já	Já
E	Blindflug	Blindflug frá blindflugi	Flugstjórnarþjónusta og, eftir því sem mögulegt er, upplýsingar um umferð vegna sjónflugs.	250 hmúta sýndur flughraði undir 3 050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárhæð	Já	Já	Já
	Sjónflug	Enginn	Upplýsingar um umferð eftir því sem mögulegt er	250 hmúta sýndur flughraði undir 3 050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárhæð	Nei (**)	Nei (**)	Nei

Flokkur	Tegund flugs	Veittur aðskilnaður	Veitt þjónusta	Hraðatakmörkinir (*)	Krafa um þráðlaus fjarskipti	Krafa um stöðug, tviátta tal fjarskipti milli loftfara og jarðstöðva	Háð flugheimild
F	Blindflug	Blindflug frá blindflugi eftir því sem mögulegt er	Ráðgjafarþjónusta fyrir flugumferð, flugupplýsingaþjónusta ef óskað.	250 hmúta sýndur flughraði undir 3 050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárvarhæð	Já (***)	Nei (***)	Nei
	Sjónflug	Enginn	Flugupplýsingaþjónusta ef óskað.	250 hmúta sýndur flughraði undir 3 050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárvarhæð	Nei (**)	Nei (**)	Nei
G	Blindflug	Enginn	Flugupplýsingaþjónusta ef óskað.	250 hmúta sýndur flughraði undir 3 050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárvarhæð	Já (**)	Nei (**)	Nei
	Sjónflug	Enginn	Flugupplýsingaþjónusta ef óskað.	250 hmúta sýndur flughraði undir 3 050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárvarhæð	Nei (**)	Nei (**)	Nei

(*) Þegar skiptihæð er lægri en 3050 m (10 000 fet) yfir meðalsjárvarhæð skal nota fluglag (FL) 100 í stað 10 000 feta. Lögbert yfirvald getur einnig undanþegið tegundir loftfara, sem vegna teknilegra ástæðna eða öryggisástæðna geta ekki viðhaldið þessum hraða.

(**) Flugmenn skulu halda stöðugan hlustvörð fyrir tal fjarskipti milli loftfara og jarðstöðva og koma á tviátta fjarskiptum, eftir þörfum, í gegnum viðeigandi samskiptarás á talstöðvaskyldu svæði.

(***) Tal fjarskipti á milli loftfara og jarðstöðva eru skyldubundin fyrir flug sem mjóta ráðgjafarþjónustu. Flugmenn skulu halda stöðugan hlustvörð fyrir tal fjarskipti milli loftfara og jarðstöðva og koma á tviátta fjarskiptum, eftir þörfum, í gegnum viðeigandi samskiptarás á talstöðvaskyldu svæði.

5. viðbætur

KRÖFUR Í TENGLUM VIÐ FLUGLEIÐSÖGUBJÓNUSTU**Tækniforskriftir í tengslum við veðurathuganir úr loftfari og tilkynningar í gegnum talfjarskipti**

1. INNIHALD STÖÐUTILKYNNINGA
 - 1.1. **Sérstakar stöðutilkynningar**
 - 1.1.1. Sérstakar stöðutilkynningar skulu innihalda eftirtalin atriði:

Kennimerki tegundar skilaboða

 1. þáttur (upplýsingar um staðsetningu)

Auðkenning loftfars

Staðsetning eða breiddargráða og lengdargráða

Tími

Fluglag eða fluglög
 3. þáttur (veðurupplýsingar)

Aðstæður, sem krefjast útgáfu sérstakrar stöðutilkynningar, skulu valdar af listanum í a-lið SERA.12005.
2. **SÉRSTÖK ÁKVÆÐI ER TENGJAST TILKYNNINGUM UM VINDHVÖRF OG GOSÖSKU**
 - 2.1. **Tilkynning um vindhvörf**
 - 2.1.1. Þegar tilkynnt er um vindhvörf við fráklifur og aðflug í tengslum við veðurathugun úr loftfari skal tiltaka tegund loftfars.
 - 2.1.2. Þegar tilkynnt hefur verið um vindhvörf við fráklifur eða aðflug, eða þeim hefur verið spáð en gerðu ekki vart við sig, skal flugstjórinn upplýsa viðeigandi flugumferðarþjónustudeild eins fljótt og auðið er nema ef flugstjórinn er meðvitaður um að viðeigandi flugumferðarþjónustudeild hafi þegar verið upplýst af undanfarandi loftfari.
 - 2.2. **Tilkynning um eldfjallavirkni eftir flug**
 - 2.2.1. Við komu flugs á flugvöll skal umráðandi loftfars, eða flugliði, tafarlaust skila fullgerðri skýrslu um eldfjallavirkni til veðurstofu flugvallar, eða, sé ekki auðvelt aðgengi fyrir flugliða komuloftfara að slíkri stofu, skal hið útfyllta eyðublað meðhöndlað í samræmi við svæðisbundna tilhögun veðurfræðilegs stjórnvalds og umráðanda loftfars.
 - 2.2.2. Fullgerð tilkynning um eldfjallavirkni sem berst veðurstofu skal án tafar send þeirri aðalveðurstofu sem ber ábyrgð á að vakta veður á því flugupplýsingasvæði þar sem eldfjallavirkninnar varð vart.

Viðbætur við VÍÐAUKANN

Skrá yfir frávík sem almennt samkomulag er um, sem tilkynna skal Alþjóðaflugmálastofnuninni í samræmi við 5. gr. þessarar reglugerðar:

2. viðauki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar

Frávík milli þessarar reglugerðar og alþjóðlegra staðla sem er að finna í 2. viðauka (10. útgáfu, til og með breytingu 42) við samþykktina um alþjóðaflugmál

Frávík A2-01	
2. viðauki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar 3. kafli 3.2.2.	Nýtt ákvæði. Í b-lið SERA.3210 framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 923/2012 er kveðið á um eftirfarandi: „b) <i>Löftfar, sem gerir sér ljóst að hæfni annars löftfars til flugbrauga er löskuð, skal vikja fyrir því löftfari.</i> “
Frávík A2-02	
2. viðauki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar 3. kafli b-liður 3.2.3.2	Í 2. lið b-liðar SERA.3215 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 er kveðið á um eftirfarandi (undirstrikaði textinn táknað viðbót við b-lið í lið 3.2.3.2 í 2. viðauka við staðal Alþjóðaflugmálastofnunarinnar): „2) <i>öll löftföer á athafnasvæði flugvallar skulu nota ljós sem gefa til kynna útlínur þeirra, nema þau séu kyrrstæð og nægilega vel upplýst, eftir því sem mögulegt er.</i> “
Frávík A2-03	
2. viðauki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar 3. kafli c- og d-liður 3.2.5	Í SERA.3225 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 er vikið frá staðli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í c- og d-lið í lið 3.2.5 í 2. viðauka með þeim hætti að tilgreint er að c- og d-liður eigi ekki við um loftbelgjum: „c) <u>taka allar beygjur til vinstri</u> , við aðflug, til lendingar og eftir flugtak, nema önnur fyrirmæli eða leiðbeiningar berist frá flugumferðarstjórn, að undanskildum loftbelgjum, d) <u>lenda og hefja flug upp í vindinn nema önnur stefna sé æskilegri með hliðsjón af öryggi, legu flugbrauta eða flugumferð</u> , að undanskildum loftbelgjum.“
Frávík A2-04	
2. viðauki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar 3. kafli 3.3.1.2.	Ákvæði b-liðar SERA.4001 framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 923/2012 komi í stað liðar 3.3.1.2 í 2. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Frávíkin á milli þessa staðals Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og þessarar reglugerðar Sambandsins eru eftirfarandi: – Að því er varðar sjónflug sem áætlað er að fljúgi yfir alþjóðleg landamæri vikur reglugerð Sambandsins (5. liður b-liðar SERA.4001) frá staðli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í e-lið í lið 3.3.1.2 í 2. viðauka með því að bæta við eftirfarandi undirstrikuðum texta: <i>„flug yfir alþjóðleg landamæri, nema hlutaðeigandi ríki krefjist annars.“</i> – Að því er varðar sjónflug og blindflug, sem fyrirhugað er að fljúga að nóttu til, er eftirfarandi viðbótarkröfum bætt inn 6. lið b-liðar SERA.4001 í reglugerð Sambandsins: <i>„6) flug sem áætlað er að eigi sér stað að nóttu til, ef farið er frá nágrenni flugvallar.“</i> Einnig er minnst á þetta frávík í liðnum „frávík A2-06“ hér að neðan fyrir sjónflug.
Frávík A2-05	
2. viðauki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar 3. kafli 3.2.2.4.	Nýtt ákvæði. Í i. lið 3. liðar c-liðar SERA.3210 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 er vikið frá staðli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem er í lið 3.2.2.4 í 2. viðauka, með því að tilgreina eftirfarandi: „i. <i>Svißfluga sem fer fram úr annarri svißflugu. Svißfluga sem fer fram úr annarri svißflugu getur breytt stefnu sinni til hægri eða til vinstri.</i> “

Frávik A2-06	
<p>2. viðauki Alþjóðaflugmála- stofnunarinnar</p> <p>4. kafli</p> <p>4.3.</p>	<p>Nýtt ákvæði. Ákvæði c-liðar SERA.5005 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 komi í stað liðar 4.3 í 2. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Frávikid er það að í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 er bætt við eftirfarandi kröfum um hvenær sjónflug sé heimilt að nóttu til:</p> <p>„c)Í samræmi við ákvörðun lögbærs yfirvalds er sjónflug að nóttu til heimilt við eftirfarandi skilyrði:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <i>ef farið er frá nágreinni flugvallar skal leggja fram flugáætlun,</i> 2) <i>koma skal á og viðhalda tviátta fjarskiptasambandi á viðeigandi fjarskiptarás flugumferðarþjónustu, þegar mögulegt er,</i> 3) <i>lágmarksskyggni og -fjarlægð frá skjújum við sjónflugsskilyrði eins og tilgreint er í töflu S5-1 nema:</i> <ol style="list-style-type: none"> i. <i>skýjahula má ekki vera minni en 450 m (1500 fet),</i> ii. <i>ákvæðin um skert flugskyggni, sem tilgreind eru í a- og b-lið í töflu S5-1, gilda ekki, nema eins og tilgreint er í 4. lið c-liðar,</i> iii. <i>flogið er í B-, C-, D-, E-, F- og G-flokkum loftrýmis undir 900 m (3000 fet) yfir meðalsjárhæð eða 300 m (1000 fet) yfir jörðu, hvort sem er hærra, skal flugmaðurinn ekki missa sjónar á yfirborðinu,</i> iv. <i>þegar um er að ræða þyrlur í F- og G-flokkum loftrýmis skal flugskyggni ekki vera minna en 3 km, að því tilskildu að flugmaðurinn missi ekki sjónar á yfirborðinu og ef flogið er á hraða þannig að nægur tími gefist til að fylgjast með annarri umferð og hindrunum til að afstýra árekstri og</i> v. <i>þegar um er að ræða fjalllendi, er heimilt að mæla fyrir um að lágmarksskyggni og -fjarlægð frá skjújum við sjónflugsskilyrði séu meiri.</i> 4) <i>heimila má að skjújahula, lágmarksskyggni og -fjarlægð frá skjújum sé minni en tilgreint er í c-lið í lið 4.3 hér að framan, fyrir þyrlur við sérstakar aðstæður, t.d. sjúkrafugi, leitar- og björgunaraðgerðum og slökkvistarfi,</i> 5) <i>ef frá er talið þegar það er nauðsynlegt vegna flugtaks eða landingar, eða þegar lögbært yfirvald heimilar það sérstaklega, skal sjónflug að nóttu til flogið í lagi sem er ekki undir lágmarksflughæðinni sem rikið, sem hefur yfirráð á svæðinu sem flogið er yfir, ákveður, eða, þegar engin slík lágmarksflughæð hefur verið ákveðin:</i> <ol style="list-style-type: none"> i. <i>yfir hálendi eða fjalllendi, í lagi sem er a.m.k. 600 m (2000 fetum) ofar hæstu hindrun innan 8 km frá áætlaðri stöðu loftfarsins,</i> ii. <i>yfir önnur svæði en þau sem um getur í i. lið, í lagi sem er a.m.k. 300 m (1000 fet) ofar hæstu hindrun innan 8 km frá áætlaðri stöðu loftfarsins.“</i>
Frávik A2-07	
<p>2. viðauki Alþjóðaflugmála- stofnunarinnar</p> <p>4. kafli</p> <p>4.6.</p>	<p>Ákvæði SERA.5005 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 komi í stað liðar 4.6 í 2. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, þar sem í f-lið eru innleiddar viðmiðanir fyrir hindranabil sem hér segir:</p> <p>„f) <i>Nema það sé nauðsynlegt vegna flugtaks eða landingar, eða með sérstöku leyfi lögbærs yfirvalds, má ekki fljúga sjónflug:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <i>yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa eða yfir útisamkomum í minni hæð en 300 m (1000 fet) yfir hæstu hindrun innan 600 m fjarlægðar frá loftfarinu,</i> 2) <i>yfir önnur svæði en getið er í 1. lið, í hæð sem er minni en 150 m (500 fet) yfir láði eða legi eða 150 m (500 fet) yfir hæstu hindrun innan 150 m (500 fet) fjarlægðar frá loftfarinu.“</i>
Frávik A2-08	
<p>2. viðauki Alþjóðaflugmála- stofnunarinnar</p> <p>3. kafli</p> <p>3.8 og 2. viðbætur</p>	<p>Orðin „í nauð“ (e. <i>in distress</i>) í hluta 3.8 í 3. kafla eru ekki tilgreind í lögjöf Sambandsins og þar með er gildissvið fylgdarflugs vikkað út þannig að það tekur til allra tegunda flugs sem óska eftir slíkri þjónustu. Enn fremur eru ákvæðin í hlutum 1.1 til 1.3, að báðum meðtöldum, í 2. viðbæti, ásamt ákvæðunum í fylgiskjali A, ekki tilgreind í lögjöf Sambandsins.</p>

11. viðauki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar

Frávik á milli þessarar reglugerðar og alþjóðlegra staðla sem er að finna í 11. viðauka (13. útgáfu, til og með breytingu 47-B) og 3. viðauka (17. útgáfu, til og með breytingu 75) við samþykktina um alþjóðaflugmál.

Frávik A11-01	
11. viðauki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar 2. kaffi Liður 2.25.5	Í 1. lið d-liðar SERA.3401 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 er vikið frá staðli 2.25.25 í 11. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar með eftirfarandi ákvæði: „ <i>Upplýsingar um tíma skulu gefnar <u>að minnsta kosti</u> að næstu hálfu mínútu.</i> “
Frávik A11-02	
11. viðauki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar 2. kaffi Liður 2.6.1	Möguleiki á undanþágu. Í SERA.6001 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 er kveðið á um að loftfari sé heimilt að fara yfir 250 hnúta hraðatakörkin þegar lögbært yfirvald samþykkir það fyrir tegundir loftfara, sem af tæknilegum ástæðum og öryggisástæðum, geta ekki viðhaldið þessum hraða.
Frávik A11-03	
11. viðauki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar 3. kaffi	Nýtt ákvæði. Í b-lið SERA.8005 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 er kveðið á um eftirfarandi: b) Heimildir sem flugstjórnardeildir gefa út skulu tryggja aðskilnað: 1) á milli allra loftfara í loftrými í flokkum A og B, 2) á milli loftfara í blindflugi í loftrými í flokkum C, D og E, 3) á milli loftfara í blindflugi og sjónflugi í loftrými í flokki C, 4) á milli loftfara í blindflugi og sérlegu sjónflugi, 5) á milli loftfara í sérlegu sjónflugi nema lögbært yfirvald kveði á um annað, nema þegar flugmaður loftfars óskar eftir því og flugmaður hins loftfarsins samþykkir það og ef lögbært yfirvald mælir svo fyrir um í þeim tilvikum sem talin eru upp í b-lið að framan í loftrými í flokkum D og E, má heimila flug að því tilskildu að loftfarið viðhaldi aðskilnaði að því er varðar tiltekinn hluta flugferðarinnar undir 3050 m (10 000 fetum) á meðan á klifri eða lækkun flugs stendur, að degi til við sjónflugsskilyrði.
Frávik A11-04	
11. viðauki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar 3. kaffi	Í SERA.8015 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 er kveðið á um eftirfarandi (undirstrikaði textinn tákna viðbót við staðal Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í lið 3.7.3.1 í 11. viðauka): e) Endurlestur á flugheimildum og öryggistengdum upplýsingum 1) Flugliðar skulu lesa til baka fyrir flugumferðarstjóra alla öryggistengda hluta flugheimilda og fyrirmæla sem veitt eru munnlega. Eftirfarandi atriði skulu ávallt lesin til baka: i. leiðarheimildir, ii. heimildir og fyrirmæli um að koma inn á flugbraut, lenda á flugbraut, fara á loft frá flugbraut, bíða á flugbraut, fara yfir flugbraut, aka yfir flugbraut og fara til baka á hvaða flugbraut sem er og iii. upplýsingar um flugbraut í notkun, stillingar hæðarmælis, kóða kögunarsvarratsjár, <u>fjarskiptarásir sem nýlega hefur verið úthlutað</u> , fluglagsfyrirmæli, stefnu- og hraðafyrirmæli og iv. skiptilög, hvort sem þau eru gefin út af flugumferðarstjóra eða koma fram í ATIS-útvörpunum.
Frávik A11-05	
11. viðauki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar 3. kaffi	Í 2. lið e-liðar SERA.8015 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 er kveðið á um eftirfarandi (undirstrikaði textinn tákna viðbót við staðal Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í lið 3.7.3.1.1 í 11. viðauka): 2) Aðrar heimildir eða fyrirmæli, þar á meðal skilyrtar heimildir og <u>akstursfyrirmæli</u> , skulu lesnar til baka eða móttaka þeirra staðfest á þann hátt sem gefur til kynna á skýran hátt að þau hafi skilist og þeim verið fylgt.

Frávik A11-06	
<p>11. viðauki Alþjóðaflugmála- stofnunarinnar</p> <p>3. kafli</p>	<p>Nýtt ákvæði. Í SERA.5010 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 er kveðið á um:</p> <p>SERA.5010 Sérlegt sjónflug á flugstjórnarsviðum</p> <p>Sérlegt sjónflug má leyfa innan flugstjórnarsviðs, háð flugheimild. Eftirfarandi viðbótarskilyrði gilda nema þegar lögbært yfirvald hefur veitt þyrlum heimild fyrir sérstakar aðstæður eins og sjúkraftflug, leitar- og björgunaraðgerðir og slökkvistarf:</p> <p>a) fyrir flugmanninn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) laus við ský og með yfirborð í sjónmáli, 2) flugskyggni er ekki undir 1500 m eða, fyrir þyrlur, ekki undir 800 m, 3) sýndur flughraði skal vera 140 hnútar eða minni til að nægur tími gefist til að fylgjast með annarri umferð eða hindrunum til að afstýra árekstri og <p>b) fyrir flugumferðarstjórn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) eingöngu að degi til, nema lögbæra yfirvaldið heimili annað, 2) skyggni á jörðu niðri skal ekki vera undir 1500 m eða, fyrir þyrlur, ekki undir 800 m, 3) skýjahula skal ekki vera undir 180 m (600 fet).
Frávik A03-07	
<p>3. viðauki Alþjóðaflugmála- stofnunarinnar</p> <p>5. kafli</p>	<p>Nýtt ákvæði. Í SERA.12005 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 923/2012 er kveðið á um eftirfarandi:</p> <p>b) Lögbær yfirvöld skulu eftir þörfum kveða á um önnur skilyrði sem skulu tilkynnt af öllum loftförum þegar þau mæta þeim eða verða þeirra vör.</p>

Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1079/2012

2014/EES/4/34

frá 16. nóvember 2012

um kröfur um bil milli talrása í samevrópska loftrýminu (*)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS
HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 frá 10. mars 2004 um rekstrarsamhæfi evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar (rekstrarsamhæfis-reglugerðin) ⁽¹⁾, einkum 5. mgr. 3. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Framkvæmdastjórnin hefur gefið Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu umboð, með 1. mgr. 8. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 549/2004 frá 10. mars 2004 um setningu rammaákvæða um að koma á samevrópsku loftrými (rammareglugerðin) ⁽²⁾, til að þróa kröfur um samræmda innleiðingu talfjarskipta milli loftfara og stöðva á jörðu niðri, sem byggjast á 8,33 kHz bili milli rása. Reglugerð þessi er byggð á skýrslunni sem gefin var út í því sambandi 12. júlí 2011.
- 2) Fyrsti áfangi umboðsins leiddi af sér samþykkt reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1265/2007 frá 26. október 2007 um kröfur um rásabreidd talrása milli loftfara og stöðva á jörðu niðri í samevrópska loftrýminu ⁽³⁾, sem miðaði að því að samræma innleiðingu talfjarskipta milli loftfara og stöðva á jörðu niðri sem byggjast á 8,33 kHz bili milli rása í loftrýminu yfir fluglagi (FL) 195.
- 3) Sértek ákvæði reglugerðar (EB) nr. 1265/2007, er varða verklagsreglur fyrst og fremst, áttu þegar við um loftrými undir fluglagi 195.
- 4) Fyri breytingar í 8,33 kHz bili milli rása yfir fluglagi 195 hafa dregið úr en ekki útrýmt því að tíðnisvið fyllist. Mörgum aðildarríkjum reynist sífellt erfiðara að fullnægja eftirspurninni eftir nýjum tíðniúthlutunum á tíðnisviðinu 117,975 - 137 MHz („metrabylgjutíðni“), sem ætlað er farstöðvabjónustu fyrir flug.
- 5) Eini raunhæfi kosturinn til að leysa þann vanda, að metrabylgjutíðni fyllist til meðallangs og langs tíma, er frekari útbreiðsla á talfjarskiptum milli loftfara og stöðva á jörðu niðri sem byggjast á 8,33 kHz bili milli rása.
- 6) Sé ekki hægt að mæta eftirspurn eftir tíðniúthlutunum í framtíðinni mun það seinka úrbótum á loftrými í þá veru að auka afköst, eða gera þær ógerlegar, og mun leiða

til þess að seinkunum fjölgar, sem hefur umtalsverðan kostnað í för með sér.

- 7) Netstjórnandinn, sem settur er á stofn með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 677/2011 frá 7. júlí 2011 um ítarlegar reglur um framkvæmd í tengslum við starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 691/2010 ⁽⁴⁾, samræmir og samhæfir ferli og verklagsreglur til að auka skilvirkni tíðnistjórnunar fyrir flug. Hann samræmir einnig vinnuna við að greina þarfir tímanlega og finna lausnir á vandamálum tengdum tíðni.
- 8) Samræmd tíðninotkun, á tilteknum notkunarsviðum, í öllu evrópska loftrýminu undir ábyrgð aðildarríkjanna, stuðlar að betri nýtingu á hinu takmarkaða fjarskiptatíðnirófi. Því skulu tíðnibreytingar í 8,33 kHz bili milli rása taka tillit til mögulegra aðgerða netstjórnanda í þá veru að samræma tíðninotkun, einkum vegna fjarskipta á milli loftfara í almannaflugi og á tilteknum notkunarsviðum í tengslum við almenna flugstarfsemi.
- 9) Fjárfestingin, sem gerð var í krafti reglugerðar (EB) nr. 1265/2007, hefur dregið verulega úr kostnaði þeirra veitenda flugleiðsöguþjónustu og flugrekenda, sem fljúga í loftrýminu yfir fluglagi 195, við innleiðingu á 8,33 kHz bili milli rása í loftrýminu undir fluglagi 195.
- 10) Kröfur um að loftför í almannaflugi, sem fljúga samkvæmt sjónflugsreglum, hafi fjarskiptabúnað með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása, munu leiða til umtalsverðs kostnaðar án þess að hafa í för með sér nema óverulegt hagræði í rekstri þessara flugfara.
- 11) Forskrift ED-23B frá Evrópusamtökum um búnað í almenningsskiptum skal teljast fullnægjandi úrræði til að uppfylla kröfurnar að því er varðar afköst búnaðar í loftfari.
- 12) Búnaður í loftfari, sem uppfyllir kröfur forskriftar ED-23C frá Evrópusamtökum um búnað í almenningsskiptum, býður upp á bætta eiginleika til fjarskipta. Hann telst því æskilegri kostur en ED-23B, þegar því verður við komið.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 320, 17.11.2012, bls. 14. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 233/2013 frá 13. desember 2013 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 96, 31.3.2004, bls. 26.

⁽²⁾ Stjtið. ESB L 96, 31.3.2004, bls. 1.

⁽³⁾ Stjtið. ESB L 283, 27.10.2007, bls. 25.

⁽⁴⁾ Stjtið. ESB L 185, 15.7.2011, bls. 1.

- 13) Í fyrirkomulagi fyrir ríkisloftför skal taka tillit til sérstakra takmarkana, sem um þau gilda, með viðeigandi framkvæmdardagsetningum.

- 14) Þessi reglugerð tekur ekki til hernaðaraðgerða og herþjálfunar í samræmi við 2. mgr. 1. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004.
- 15) Aðildarríki, sem beita kröfum Atlantshafsbandalagsins (NATO) um blandaða tíðni, skulu viðhalda 122,1 MHz tíðninni, með 25 kHz bili milli rása, fyrir ríkisloftför, sem ekki hafa fjarskiptabúnað með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása, þar til önnur hentug lausn finnst.
- 16) Með það í huga að viðhalda eða hækka fyrirbyggjandi öryggisstig rekstursins skulu aðildarríki tryggja að hlutað-eigandi aðilar framkvæmi öryggismat, þ.m.t. hættugreiningu, áhættumat og ráðstafanir til að draga úr áhættu. Samræmd framkvæmd þessara ferla fyrir þau kerfi, sem falla undir þessa reglugerð, krefst þess að sértækar öryggiskröfur séu ákvarðaðar, sem gilda um allar kröfur um rekstrarsamhæfi og afköst.
- 17) Í samræmi við reglugerð (EB) nr. 552/2004 skal í framkvæmdarreglum um rekstrarsamhæfi lýsa sértækum aðferðum við samræmismat, sem nota skal til að meta samræmi eða nothæfi kerfishluta, sem og til sannpröfunar á kerfum.
- 18) Markaðurinn fyrir kerfishluta, sem þessi reglugerð gildir um, hefur náð þeim þroska að með innra framleiðslueftirliti er unnt að meta samræmi eða nothæfi kerfishlutanna með þeim aðferðum sem byggjast á aðferðareiningu A í II. viðauka við ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 768/2008/EB frá 9. júlí 2008 um sameiginlegan ramma um markaðssetningu á vörum og um niðurfellingu á ákvörðun ráðsins 93/465/EBE⁽⁵⁾.
- 19) Til glöggvunar ber að fella reglugerð (EB) nr. 1265/2007 úr gildi.
- 20) Ráðstafanir, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar um samevrópskt loftrými.
2. Reglugerð þessi gildir um fluggagnavinnskulerfi flugstjórnardeilda sem þjónusta almenna flugumferð, um kerfishluta þeirra og tilheyrandi verklagsreglur.
3. Þessi reglugerð gildir um öll flug, starfrækt sem almenn flugumferð innan loftrýmis Evrópusvæðis Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, þar sem aðildarríkin eru ábyrg fyrir veitingu flugumferðarþjónustu í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 550/2004⁽⁶⁾.
4. Breytingarkröfur skulu ekki ná til úthlutunar á tíðni:
- a) sem verður áfram með 25 kHz bil milli rása á eftirfarandi tíðni:
- i. neyðartíðni (121,5 MHz),
- ii. varatíðni vegna leitar- og björgunaraðgerða (123,1 MHz),
- iii. tíðni stafrænnar tengingar á metrabylgju (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz og 136,975 MHz),
- iv. tíðni fjarskipta- og tilkynningakerfisins (ACARS-kerfið) (131,525 MHz, 131,725 MHz og 131,825 MHz),
- b) þar sem notuð er hliðruð burðartíðni með 25 kHz bil milli rása.
5. Ekki skal gerð krafa um möguleika á 8,33 kHz bil milli rása í fjarskiptabúnaði sem eingöngu er hugsaður til notkunar á einni eða fleiri úthlutaðri tíðni sem verður áfram með 25 kHz bil milli rása.

3. gr.

Skilgreiningar

Í þessari reglugerð gilda skilgreiningarnar sem settar eru fram í 2. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004. Jafnframt gilda eftirfarandi skilgreiningar:

- 1) „rás“: kennimerki með tölustöfum, sem notað er samhliða stillingu á talfjarskiptabúnaði, sem gefur kost á ótvíræðu aukenni viðeigandi fjarskiptatíðni og tilheyrandi bili milli rása,
- 2) „8,33 kHz bil milli rása“: bil milli rása þar sem fjarlægð milli nafnmíðtíðni rása er 8,33 kHz,
- 3) „fjarskiptabúnaður“: uppsettur búnaður, færanlegur búnaður eða búnaður borinn í hendi, ætlaður til þess að senda og/eða taka á móti útsendingum á metrabylgjutíðni,
- 4) „miðlæg skrá“: skrá þar sem landsbundinn tíðnistjórnandi færir inn nauðsynlegar rekstrarlegar, tæknilegar og stjórnsýslulegar upplýsingar um hverja tíðniúthlutun, í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 677/2011,

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA

1. gr.

Efni

Í þessari reglugerð er mælt fyrir um samræmda innleiðingu á talfjarskiptum milli loftfara og stöðva á jörðu niðri sem byggjast á 8,33 kHz bili milli rása.

2. gr.

Gildissvið

1. Reglugerð þessi gildir um allan fjarskiptabúnað sem starfræktur er á tíðnisviðinu 117,975–137 MHz (metrabylgjutíðni), sem úthlutað hefur verið til flugfarstöðvaþjónustunnar, þ.m.t. kerfi, kerfishluta þeirra og tilheyrandi verklagsreglur.

⁽⁵⁾ Stjtið. ESB L 218, 13.8.2008, bls. 82.

⁽⁶⁾ Stjtið. ESB L 96, 31.3.2004, bls. 10.

- 5) „tíðnibreyting í 8,33 kHz“: þegar úthlutaðri tíðni, með 25 kHz bil milli rása og sem skráð er í miðlægu skrána, er skipt út fyrir úthlutaða tíðni með 8,33 kHz bil milli rása,
- 6) „úthlutun tíðni“: heimild sem aðildarríki gefur út til notkunar á fjarskiptatíðni eða fjarskiptarás við tiltekna aðstæður, í þeim tilgangi að starfrækja þráðlausan fjarskiptabúnað,
- 7) „flugrekandi“: einstaklingur, stofnun eða fyrirtæki sem stundar eða býðst til að stunda rekstur loftfars,
- 8) „flug samkvæmt sjónflugsreglum“: hvers kyns flug samkvæmt sjónflugsreglum, eins og þær eru skilgreindar í 2. viðauka við Chicago-samninginn um alþjóðlegt almenningsflug frá 1944,
- 9) „ríkisloftfar“: öll loftför sem notuð eru af her, tollafgreiðslu eða lögreglu,
- 10) „starfræksla með hliðraðri burðartíðni“: aðstæður þar sem ekki er hægt að tryggja drægi fyrir úthlutað þjónustusvæði með einum sendi á jörðu niðri og þar sem merkjum frá tveimur eða fleirum sendum á jörðu niðri er hliðrað frá nafnmiðtíðni rása til að lágmarka vandamál vegna truflana,
- 11) „þráðlaus fjarskiptabúnaður loftfars“: fjarskiptabúnaður, einn eða fleiri, sem staðsettur er um borð í loftfari og notaður af flugliða, sem til þess hefur heimild, meðan á flugi stendur,
- 12) „uppfærsla fjarskiptabúnaðar“: þegar fjarskiptabúnaði er skipt út fyrir fjarskiptabúnað af annarri tegund eða með annað hlutanúmer,
- 13) „úthlutað þjónustusvæði“: loftrými þar sem ákveðin þjónusta er veitt og þar sem tíðni, sem þjónustunni er úthlutað, er varin.
- 14) „flugstjórnardeild“: flugstjórnarmiðstöð, aðflugsstjórnunardeild eða flugturn,
- 15) „vinnustöð“: húsbúnaður og tæknibúnaður þar sem starfsfólk flugumferðarþjónustunnar vinnur þau verkefni sem tengjast starfi þess,
- 16) „þráðlaus talfjarskipti“: tegund þráðlausra fjarskipta, einkum ætluð til upplýsingaskipta í formi tals,
- 17) „samstarfssamningur“: samkomulag milli tveggja aðliggjandi flugumferðarþjónustudeilda þar sem tilgreint er hvernig samræming vegna ábyrgðar hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeilda eigi að fara fram,
- 18) „samþætt kerfi til úrvinnslu upphaflegra flugáætlana“: kerfi innan evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar sem veitir, innan loftrýmisins sem fellur undir þessa reglugerð, miðstýrða flugáætlanavinnslu- og dreifingarþjónustu, sem sér um viðtöku, fullgildingu og dreifingu flugáætlana,
- 19) „ríkisloftför til flutninga“: vængjuð ríkisloftför sem ætluð eru til flutninga á fólki og/eða farmi,
- 20) „rekstraraðili flugvallar“: framkvæmdastjórn flugvallar, eins og skilgreint er í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 95/93 (7),
- 21) „flugrekstrarleg fjarskipti“: fjarskipti flugrekanda sem einnig hafa áhrif á öryggi í flutningum í lofti, reglufestu og skilvirkni flugs.

4. gr.

Kröfur um rekstrarsamhæfi og afköst þráðlaus fjarskiptabúnaðar

1. Framleiðendur fjarskiptabúnaðar, sem hugsaður er fyrir metrabylgjutíðni, eða viðurkenndir fulltrúar þeirra, sem staðsettir eru innan sambandsins, skulu tryggja að frá og með 17. nóvember 2013 hafi allur fjarskiptabúnaður, sem settur er á markað, möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.
2. Veitendur flugleiðsöguþjónustu, flugrekendur og aðrir notendur eða eigendur fjarskiptabúnaðar skulu tryggja að allur þráðlaus fjarskiptabúnaður, sem tekinn er í notkun 17. nóvember 2013 eða síðar, hafi möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.
3. Aðildarríki skulu tryggja að loftför, sem gerð er krafa um að hafi fjarskiptabúnað og hafa sérstakt lofthæfivottorð eða sérstakt flugleyfi, sem fyrst er gefið út innan Sambandsins 17. nóvember 2013 eða síðar, séu búin fjarskiptabúnaði með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.
4. Frá og með 17. nóvember 2013 skulu veitendur flugleiðsöguþjónustu, flugrekendur og aðrir notendur eða eigendur fjarskiptabúnaðar tryggja að þegar kemur að uppfærslu fjarskiptabúnaðar, hafi fjarskiptabúnaðar þeirra möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.
5. Aðildarríki skulu tryggja að eigi síðan en 31. desember 2017 hafi allur fjarskiptabúnaður möguleika á 8,33 kHz bili milli rása, að undanskildum fjarskiptabúnaði á jörðu niðri, sem veitendur flugleiðsöguþjónustu starfrækja.
6. Til viðbótar við möguleika á 8,33 kHz bili milli rása skal vera hægt að stilla búnaðinn, sem vísað er til í 1.–5. mgr., á rásir með 25 kHz bili milli rása.
7. Notendur eða eigendur fjarskiptabúnaðar á jörðu niðri, sem hefur möguleika á 8,33 kHz bili milli rása, skulu tryggja að afköst fjarskiptabúnaðarins og kerfishlutans sendi-/viðtæki á jörðu niðri séu í samræmi við staðla Alþjóðflugmála-stofnunarinnar, sem tilgreindir eru í 1. lið II. viðauka.

(7) Stjtið. EB L 14, 22.1.1993, bls. 1.

8. Notendur eða eigendur fjarskiptabúnaðar loftfara, sem hefur möguleika á 8,33 kHz bili milli rása skulu tryggja að afköst fjarskiptabúnaðarins séu í samræmis við staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem tilgreindir eru í 2. lið II. viðauka.

5. gr.

Skyldur flugrekenda

1. Flugrekandi skal ekki starfrækja loftfar yfir fluglagi 195 nema það sé búið þráðlausum fjarskiptabúnaði með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.

2. Frá og með 1. janúar 2014 skal flugrekandi ekki starfrækja loftfar, sem flýgur samkvæmt blindflugsreglum í loftrýmisflokkum A, B eða C, innan þeirra aðildarríkja sem skráð eru í I. viðauka, nema þráðlaus fjarskiptabúnaður loftfarsins hafi möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.

3. Að því er varðar kröfur um notkun þráðlauss fjarskiptabúnaðar með 8,33 kHz bil milli rása, sem um getur í 2. mgr., skal flugrekandi ekki starfrækja loftfar, sem flýgur samkvæmt sjónflugsreglum, á svæðum, þar sem 8,33 kHz bil milli rása er notað, nema þráðlaus fjarskiptabúnaður loftfarsins hafi möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.

4. Með fyrirvara um 5. mgr. 3. gr. skal flugrekandi, frá og með 1. janúar 2018, ekki starfrækja loftfar í loftrými, þar sem gerð er krafa um þráðlausan fjarskiptabúnað, nema búnaður loftfarsins hafi möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.

6. gr.

Kröfur varðandi tíðnibreytingar í 8,33 kHz

1. Aðildarríki skulu tryggja að á undirsvæðum með lægri mörk við eða undir fluglagi 195 sé öllum úthlutunum á taltíðni breytt í 8,33 kHz bil milli rása.

2. Ef ekki er gerlegt að fara að 1. mgr., vegna sérstakra aðstæðna, skulu aðildarríkin tilkynna framkvæmdastjórninni um ástæður þess.

3. Aðildarríki sem skráð eru í I. viðauka skulu, eigi síðar en 31. desember 2014, hrinda í framkvæmd ákveðnum fjölda nýrra tíðnibreytinga í 8,33 kHz bil milli rása, eða sem samsvarar a.m.k. 25% af heildarfjölda úthlutaðra tíðna með 25 kHz bil milli rása, sem skráðar eru í miðlægu skrána og úthlutað er til sérstakra flugstjórnarmiðstöðva innan aðildarríkis. Þessar tíðnibreytingar skulu ekki takmarkast við tíðniúthlutanir til flugstjórnarmiðstöðva og skulu ekki ná yfir tíðniúthlutanir vegna flugrekstrarlegra fjarskipta.

4. Í heildarfjölda tíðna með 25 kHz bil milli rása, sem ríki úthlutar til flugstjórnarmiðstöðva og tilgreindar eru í 3. mgr., skal ekki taka tillit til:

a) úthlutaðra tíðna, þar sem notuð er hliðruð burðartíðni með 25 kHz bil milli rása,

b) úthlutaðra tíðna sem, vegna öryggiskrafna, verða áfram með 25 kHz bil milli rása,

c) úthlutaðra tíðna, með 25 kHz bil milli rása, sem notaðar eru fyrir ríkisloftför.

5. Aðildarríkin sem skráð eru í I. viðauka skulu, eigi síðar en 31. desember 2013, tilkynna framkvæmdastjórninni um fjölda tíðnibreytinga sem hægt er að hrinda í framkvæmd skv. 3. mgr.

6. Ef ekki er hægt að ná 25% markinu, sem tilgreint er í 3. og 4. mgr., skal aðildarríkið, í tilkynningu sinni til framkvæmdastjórnarinnar, leggja fram rökstuðning fyrir því að 25% markið hafi ekki náðst og gera tillögu að annarri dagsetningu þar sem segir til um hvenær þessar tíðnibreytingar skulu hafa verið gerðar.

7. Í tilkynningunni til framkvæmdastjórnarinnar skal einnig tilgreina úthlutaðar tíðnir, sem ekki er æskilegt að breytingar verði gerðar á, og ástæður þess að breyting eru ekki æskileg.

8. Aðildarríki sem skráð eru í I. viðauka skulu tryggja að frá og með 1. janúar 2015 verði allar úthlutaðar tíðnir vegna flugrekstrarlegra fjarskipta, sem skráðar eru í miðlægu skrána, með 8,33 kHz bil milli rása.

9. Ef ekki er hægt að tryggja að farið sé að ákvæðum 8. mgr., af tæknilegum ástæðum, skulu aðildarríki, eigi síðar en 31. desember 2014, tilkynna framkvæmdastjórninni um úthlutaðar tíðnir vegna flugrekstrarlegra fjarskipta, sem ekki verður breytt, og tilgreina rökstuðning fyrir því að það sé ekki gert.

10. Aðildarríki skulu tryggja að eigi síðar en 31. desember 2018 hafi öllum úthlutaðum tíðnum verið breytt í 8,33 kHz bil milli rása, að undanskildum:

a) úthlutaðum tíðnum sem, vegna öryggiskrafna, verða áfram með 25 kHz bil milli rása,

b) úthlutaðum tíðnum, með 25 kHz bil milli rása, sem notaðar eru fyrir ríkisloftför.

7. gr.

Skyldur veitenda flugleiðsöguþjónustu

1. Veitendur flugleiðsöguþjónustu skulu tryggja að með talfjarskiptakerfum þeirra með 8,33 kHz bil milli rása sé hægt að starfrækja fullnægjandi talfjarskipti milli flugumferðarstjóra og flugmanna innan úthlutaðs þjónustusvæðis.

2. Veitendur flugleiðsöguþjónustu skulu koma í framkvæmd ferlum fyrir tilkynningu og upphafssamræmingu í fluggagnavinnslukerfum sínum, í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1032/2006⁽⁸⁾, sem hér segir:

a) upplýsingar um að í tilteknu flugi sé möguleiki á að nota á 8,33 kHz bil milli rása skulu sendar milli flugstjórnardeilda,

⁽⁸⁾ Stjtið. ESB L 186, 7.7.2006, bls. 27.

- b) upplýsingar um að í tilteknu flugi sé möguleiki á að nota á 8,33 kHz bili milli rása skulu gerðar aðgengilegar á við-eigandi vinnustöð,
- c) eftirlitsmaður skal eiga þess kost að geta breytt upplýsingunum um að í tilteknu flugi sé möguleiki á að nota á 8,33 kHz bili milli rása.

8. gr.

Tilheyrandi verklagsreglur

1. Veitendur flugleiðsöguþjónustu, flugrekendur og aðrir notendur fjarskiptabúnaðar skulu tryggja að allir sex tölustafir kennimerkisins með tölustöfum séu notaðir til að auðkenna sendirásina í þráðlausum talfjarskiptum, nema þegar fimmti og sjötti tölustafurinn eru báðir núll, en þá skal einungis nota fyrstu fjóra tölustafina.
2. Veitendur flugleiðsöguþjónustu, flugrekendur og aðrir notendur fjarskiptabúnaðar skulu tryggja að verklagsreglur þeirra við talfjarskipti milli loftfara og stöðva á jörðu niðri séu í samræmi við ákvæði Alþjóðafflugmálastofnunarinnar, sem tilgreind eru í 3. lið II. viðauka.
3. Veitendur flugleiðsöguþjónustu skulu tryggja að verklagsreglur, sem eiga við um loftför búin þráðlausum fjarskiptabúnaði, með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása, og loftför, sem ekki eru búin slíkum búnaði, séu tilgreind í samstarfs-samningum milli flugumferðarþjónustudeilda.
4. Allir flugrekendur og fulltrúar þeirra skulu tryggja að bókstafurinn Y sé færður í 10. lið í flugáætlun loftfars sem hefur fjarskiptabúnað með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.
5. Þegar áformað er að fljúga í loftrými, þar sem gerð er krafa um notkun fjarskiptabúnaðar með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása, skulu flugrekendur og fulltrúar þeirra tryggja að viðeigandi vísir komi fram í flugáætlun loftfars sem ekki hefur búnaðinn en hefur verið veitt undanþága frá skyldubundinni notkun hans.
6. Ef breyting verður á möguleikanum á 8,33 kHz bili milli rása í tilteknu flugi, skulu flugrekendur eða fulltrúar þeirra senda skilaboð um breytingar til samþætta kerfisins til úrvinnslu upphaflegra flugáætlana, þar sem viðeigandi stöðuvísi er bætt inn í viðkomandi lið.
7. Netstjórnandi skal tryggja að samþætta kerfið til úrvinnslu upphaflegra flugáætlana vinni úr og dreifi upplýsingum um möguleikann á 8,33 kHz bili milli rása, sem er að finna í flugáætluninni.

9. gr.

Fyrirkomulag fyrir ríkisloftför

1. Aðildarríki skulu tryggja að ríkisloftför til flutninga, sem flogið er yfir fluglagi 195, séu búin fjarskiptabúnaði með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.

2. Ef innkaupatakmarkanir koma í veg fyrir að farið sé að ákvæðum 1. mgr. skulu aðildarríki, eigi síðar en 31. desember 2012, tryggja að ríkisloftför til flutninga, sem flogið er yfir fluglagi 195, séu búin fjarskiptabúnaði sem hefur möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.
3. Aðildarríki skulu tryggja að ríkisloftför, sem ekki eru til flutninga og flogið er yfir fluglagi 195, séu búin fjarskiptabúnaði með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.
4. Aðildarríki geta heimilað að ekki sé farið að ákvæðum 3. mgr. sökum:
 - a) knýjandi takmarkana af tæknilegum eða fjárhagslegum toga,
 - b) takmarkana á innkaup.
5. Ef innkaupatakmarkanir koma í veg fyrir að farið sé að ákvæðum 3. mgr. skulu aðildarríki, eigi síðar en 31. desember 2015, tryggja að ríkisloftför, sem ekki eru til flutninga og flogið er yfir fluglagi 195, séu búin fjarskiptabúnaði sem hefur möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.
6. Aðildarríki skulu tryggja að ný ríkisloftför, sem tekin eru í notkun frá og með 1. janúar 2014, séu búin fjarskiptabúnaði með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.
7. Frá og með 1. janúar 2014 skulu aðildarríki tryggja að þegar kemur að uppfærslu fjarskiptabúnaðar, sem er uppsettur í ríkisloftfari, hafi nýr fjarskiptabúnaður möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.
8. Aðildarríkin skulu tryggja að öll ríkisloftför hafi fjarskiptabúnað með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása, eigi síðar en 31. desember 2018.
9. Með fyrirvara um landsbundnar verklagsreglur vegna miðlunar upplýsinga um ríkisloftför skulu aðildarríkin senda framkvæmdastjórninni, eigi síðar en 30. júní 2018, skrána yfir ríkisloftför, sem geta ekki verið búin fjarskiptabúnaði með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása, í samræmi við 8. mgr. sökum:
 - a) knýjandi takmarkana af tæknilegum eða fjárhagslegum toga,
 - b) takmarkana á innkaup.
10. Þar sem takmarkanir á innkaup koma í veg fyrir að farið sé að 8. mgr. skulu aðildarríkin einnig tilkynna framkvæmdastjórninni, eigi síðar en 30. júní 2018, hvaða dag viðkomandi loftfar verður búin fjarskiptabúnaði með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása. Sá dagur skal eigi vera síðar en 31. desember 2020.
11. Ákvæði 8. mgr. gilda ekki um ríkisloftför sem ekki á að starfrækja lengur en til 31. desember 2025.

12. Veitendur flugumferðarþjónustu skulu sjá til þess að þeir geti tekið á móti ríkisloftförum, sem ekki eru búin þráðlausum fjarskiptabúnaði með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása, að því tilskildu að hægt sé að afgreiða þau á öruggan hátt, innan afkastagetumarka kerfisins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar, á UHF tíðnisviðinu eða á tíðni með 25 kHz bil milli rása.

13. Aðildarríkin skulu birta verklagsreglur fyrir afgreiðslu ríkisloftfara, sem ekki eru búin fjarskiptabúnaði með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása, í flugupplýsingahandbókum í hverju landi fyrir sig.

14. Veitendur flugumferðarþjónustu skulu árlega senda til aðildarríkisins, sem tilnefndi þá, áætlanir sínar um meðhöndlun ríkisloftfara, sem ekki eru búin fjarskiptabúnaði með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása, með tilliti til afkastagetumarkanna sem tengjast verklagsreglunum, sem vísað er til í 13. mgr.

10. gr.

Öryggiskröfur

Aðildarríkin skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að hlutaðeigandi aðilar framkvæmi öryggismat, þ.m.t. hættugreiningu, áhættumat og ráðstafanir til að draga úr áhættu, áður en gerðar eru breytingar á núverandi kerfum, sem um getur í 1. mgr. 2. gr., og áður en ný kerfi eru tekin í notkun. Við öryggismatið skal a.m.k. taka tillit til þeirra krafna sem tiltekna eru í III. viðauka.

11. gr.

Samræmi eða nothæfi kerfishluta

1. Áður en EB-yfirlýsing um samræmi eða nothæfi, skv. 5. gr. reglugerðar (EB) nr. 552/2004, er gefin út skulu framleiðendur kerfishluta þeirra kerfa, sem um getur í 1. mgr. 2. gr. þessarar reglugerðar, meta samræmi eða nothæfi þessara kerfishluta, í samræmi við kröfurnar sem settar eru fram í A-hluta IV. viðauka við þessa reglugerð.

2. Ef vottorð, sem gefið er út í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 ⁽⁹⁾, á við um kerfishluta, telst það vera EB-yfirlýsing um samræmi eða nothæfi, ef með því er sýnt fram á að farið sé að viðeigandi kröfum þessarar reglugerðar um rekstrarsamhæfi, frammistöðu og öryggi.

12. gr.

Sannprófun á kerfum

1. Veitendur flugleiðsöguþjónustu, sem geta eða hafa sýnt landsbundnu eftirlitsyfirlaldi sínu fram á að þeir uppfylli skilyrðin, sem fram koma í V. viðauka, skulu sannprófa kerfin sem um getur í 1. mgr. 2. gr., í samræmi við kröfurnar í C-hluta IV. viðauka.

2. Veitendur flugleiðsöguþjónustu, sem geta ekki sýnt fram á að þeir uppfylli skilyrðin í V. viðauka, skulu semja við tilkynntan aðila um að sannprófa kerfin sem um getur í 1. mgr. 2. gr. Sannprófunin skal framkvæmd í samræmi við kröfurnar í D-hluta IV. viðauka.

3. Ef vottorð, sem gefið er út í samræmi við reglugerð (EB) nr. 216/2008, á við um kerfi, telst það vera EB-yfirlýsing um sannprófun, ef með því er einnig sýnt fram á að farið sé að viðeigandi kröfum þessarar reglugerðar um rekstrarsamhæfi, frammistöðu og öryggi.

13. gr.

Viðbótarkröfur

1. Aðildarríki skulu sjá til þess að öllum viðkomandi hagsmunaaðilum verði á tilhlýðilegan hátt kynntar kröfurnar, sem mælt er fyrir um í þessari reglugerð, og að þeir fái fullnægjandi þjálfun til að gegna starfi sínu.

2. Netstjórnandi skal gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að starfsfólki samþætta kerfisins til úrvinnslu upphaflegra flugáætlana, sem tengist gerð flugáætlana, verði á tilhlýðilegan hátt kynntar kröfurnar, sem mælt er fyrir um í þessari reglugerð, og að það fái fullnægjandi þjálfun til að gegna starfi sínu.

3. Veitendur flugleiðsöguþjónustu skulu:

a) þróa og viðhalda flugrekstrarhandbókum sem innihalda nauðsynlegar leiðbeiningar og upplýsingar til að gera öllu viðkomandi starfsfólki sínu kleift að beita þessari reglugerð,

b) tryggja að handbækurnar, sem um getur í a-lið, séu aðgengilegar og uppfærðar og að uppfærslu og dreifingu þeirra sé stýrt á viðeigandi hátt að því er varðar gæði og skjalastjórnun,

c) tryggja að vinnuaðferðirnar og verklagsreglurnar samrýmist þessari reglugerð.

4. Netstjórnandi skal tryggja að miðstýrða flugáætlana-vinnslu- og dreifingarþjónustan:

a) þrói og viðhaldi flugrekstrarhandbókum sem innihalda nauðsynlegar leiðbeiningar og upplýsingar til að gera öllu viðkomandi starfsfólki kleift að beita þessari reglugerð,

b) tryggi að handbækurnar, sem um getur í a-lið, séu aðgengilegar og uppfærðar og að uppfærslu og dreifingu þeirra sé stýrt á viðeigandi hátt að því er varðar gæði og skjalastjórnun,

c) tryggi að vinnuaðferðirnar og verklagsreglurnar samrýmist þessari reglugerð.

5. Flugrekendur skulu tryggja að starfsfólki, sem notar þráðlausan fjarskiptabúnað, sé kynnt þessi reglugerð, að það hljóti fullnægjandi þjálfun til að nota þennan búnað og að leiðbeiningar séu aðgengilegar í stjórnklefa, ef því verður við komið.

6. Aðildarríkin skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja samræmi við þessa reglugerð, þ.m.t. birtingu viðeigandi upplýsinga í flugupplýsingahandbókum í hverju landi fyrir sig.

⁽⁹⁾ Stjtið. ESB L 79, 19.3.2008, bls. 1.

*14. gr.***Undanþágur**

1. Innan ramma fyrstu málsgreinar 4. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 730/2006 ⁽¹⁰⁾, geta aðildarríkin gefið út tímabundnar undanþágur frá reglunum um búnað loftfars, sem mælt er fyrir um í 1. mgr. 5. gr. þessarar reglugerðar, fyrir flug sem starfrækt er samkvæmt sjónflugsglum.
2. Aðildarríki geta gripið til staðbundinna ráðstafana til að veita undanþágur frá því að farið sé að ákvæðum 4. gr. (5. mgr.), 5. gr. (4. mgr.) og 6. gr. (10. mgr.), í tilvikum þar sem áhrif undanþága á netið eru takmörkuð.
3. Aðildarríki sem grípa til staðbundnu ráðstafananna, sem um getur í 2. mgr., skulu veita framkvæmdastjórninni ítarlegar upplýsingar þar sem þörfin á undanþágum er rökstudd, eigi síðar en: einu ári fyrir þær dagsetningar sem tilgreindar eru í 4. gr. (5. mgr.), 5. gr. (4. mgr.) og 6. gr. (10. mgr.).

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 16. nóvember 2012.

4. Innan sex mánaða frá því að framkvæmdastjórnin móttækur ítarlegar upplýsingar, sem aðildarríki sendir skv. 3. mgr., og eftir samráð við netstjórnandann getur framkvæmdastjórnin endurskoðað allar undanþágur, sem veittar hafa verið samkvæmt 2. mgr., ef áhrif undanþága á netið eru ekki takmörkuð.

*15. gr.***Niðurfelling**

Reglugerð (EB) nr. 1265/2007 er felld úr gildi.

*16. gr.***Gildistaka**

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

forseti.

José Manuel BARROSO

*I. VIÐAUKI***Aðildarríki sem um getur í 5. og 6. gr.**

Aðildarríkin sem um getur í 5. gr. (2. mgr.), 6. gr. (3. mgr.), 6. gr. (5. mgr.) og 6. gr. (8. mgr.) eru eftirfarandi:

- Þýskaland,
- Írland,
- Frakkland,
- Ítalía,
- Lúxemborg,
- Ungverjaland,
- Holland,
- Austurríki,
- Bretland.

⁽¹⁰⁾ Stjtið. ESB L 128, 16.5.2006, bls. 3.

II. VIÐAUKI

Ákvæði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem um getur í 4 og 8. gr.

1. Ákvæði 2. kafli „Farstöðvaþjónusta fyrir flug“ (e. *Aeronautical Mobile Service*), liður 2.1 „Eiginleikar fjarskiptakerfa milli loftfara og stöðva á jörðu niðri“ (e. *Air-ground VHF communication system characteristics*) og liður 2.2 „Eiginleikar kerfa vegna búnaðar á jörðu niðri“ (e. *System characteristics of the ground installations*) úr 2. hluta III. bindis 10. viðauka við Chicago-samninginn (2. útgáfa, júlí 2007 með breytingu nr. 85).
2. Ákvæði 2. kafli „Farstöðvaþjónusta fyrir flug“ (e. *Aeronautical Mobile Service*), liður 2.1 „Eiginleikar fjarskiptakerfa milli loftfara og stöðva á jörðu niðri“ (e. *Air-ground VHF communication system characteristics*), liður 2.3.1 „Hlutverk sendinga“ (e. *Transmitting function*) og liður 2.3.2 „Hlutverk viðtöku“ (e. *Receiving function*), þó ekki undirliður 2.3.2.8 „Stafræn tenging metrabylgju (VDL) — Afköst með tilliti til ónæmis fyrir truflunum“ (e. *VDL — Interference Immunity Performance*) úr 2. hluta III. bindis 10. viðauka við Chicago-samninginn (2. útgáfa júlí 2007 með breytingu nr. 85).
3. Liður 12.3.1.4 „8,33 kHz bil milli rása“ (e. *8,33 kHz channel spacing*) úr PANS-ATM skjali 4444 (15. útg., 2007 með breytingu nr. 2) Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

III. VIÐAUKI

Kröfur sem um getur í 10. gr. og taka ber tillit til við öryggismat

1. Við öryggismat skal taka tillit til krafanna um rekstrarsamhæfi og afköst, sem settar eru fram í 6. og 7. mgr. 4. gr. og 1. og 2. mgr. 7. gr.
2. Við öryggismat skal taka tillit til krafanna um tilheyrandi verklagsreglur, sem settar eru fram í 8. gr.
3. Við öryggismat skal taka tillit til fyrirkomulags fyrir ríkisloftför, sem um getur í 13. og 14. mgr. 9. gr.
4. Við öryggismat skal taka tillit til krafanna sem styðja samræmi og settar eru fram í 1., 2., 5. og 6. mgr. 13. gr.
5. Aðildarríki skulu tryggja, að þegar breyta skal úthlutaðri tíðni í 8,33 kHz bil milli rása, sé nýja, úthlutaða tíðnin prófuð í hæfilega langan reynslutíma, til að sannprófa rekstraröryggi, áður en hún er færð í miðlægu skrána.
6. Aðildarríkin skulu sjá til þess að breytingar í 8,33 kHz bil milli rása séu gerðar með tilliti til leiðbeininga Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um skilyrði fyrir tíðniskipulag, eins og þeim sem lýst er í II. hluta, „Skilyrði fyrir tíðniskipulag vegna úthlutunar metrabylgju fyrir fjarskipti milli loftfara og stöðva á jörðu niðri“ (e. *VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria*) í EUR-handbókinni um tíðnistjórnun (e. *EUR Frequency Management Manual*), EUR-skjal Alþjóðaflugmálastjórnarinnar nr. 011.
7. Veitendur flugleiðsöguþjónustu skulu tryggja birtingu og viðeigandi beitingu verklagsreglna fyrir afgreiðslu loftfara sem ekki hafa búnað með 8,33 kHz bili milli rása en eru starfrækt innan loftrýmis þar sem gerð er krafa um fjarskiptabúnað með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása.
8. Veitendur flugleiðsöguþjónustu og/eða flugrekendur skulu tryggja birtingu og viðeigandi beitingu verklagsreglna fyrir afgreiðslu farartækja sem ekki hafa búnað með 8,33 kHz rásabreidd en ekið er um flugvelli þar sem 8,33 kHz rásabreidd er notuð.
9. Aðildarríki sem breyta úthlutaðum tíðnum í 8,33 kHz bil milli rása, í einhverjum hluta loftrýmis síns, skulu:
 - a) tryggja að flugrekendur loftfara, sem starfrækt eru innan slíks loftrýmis, séu upplýstir um að þessi loftför skuli hafa fjarskiptabúnað með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása,
 - b) tryggja viðeigandi þjálfun flugliða sem nota fjarskiptabúnað með 25 kHz bil milli rása í loftrými, þar sem gerð er krafa um að fjarskiptabúnaður með möguleika á 8,33 kHz bili milli rása sé notaður, eins og tilgreint er í 5. mgr. 2. gr.,
 - c) áður en breytingin á sér stað, framkvæma staðbundið öryggismat þar sem tekið er tillit til allrar áætlaðrar umferðar um það loftrými og til hugsanlegra vandamála sem komið geta upp í tengslum við talfjarskiptakerfi sem eru í notkun í öllum aðliggjandi loftrýmum.

IV. VIÐAUKI

A-HLUTI

Kröfur vegna mats á samræmi eða nothæfi kerfishluta sem um getur í 11. gr.

1. Í sannprófuninni skal sýna fram á samræmi eða nothæfi kerfishluta, með tilliti til afkastakrafna þessarar reglugerðar, meðan þeir eru starfræktir í prófunarumhverfi.
2. Beiting framleiðanda á aðferðareiningunni, sem lýst er í B-hluta, telst viðeigandi samræmismat til að tryggja og lýsa yfir samræmi milli kerfishlutanna. Einnig má nota jafngildar eða strangari aðferðir.

B-HLUTI

Aðferðareining fyrir innra framleiðslueftirlit

1. Í þessari aðferðareiningu er lýst með hvaða aðferð framleiðandinn eða viðurkenndur fulltrúi hans með staðfestu í Sambandinu, sem framkvæmir þær skyldur sem mælt er fyrir um í 2. lið, tryggir og lýsir því yfir að kerfishlutarnir, sem um er að ræða, uppfylli kröfurnar í þessari reglugerð. Framleiðandinn, eða viðurkenndur fulltrúi hans með staðfestu í Sambandinu, verða að gera skriflega yfirlýsingu um samræmi eða nothæfi í samræmi við 3. lið III. viðauka við reglugerð (EB) nr. 552/2004.
2. Framleiðandi verður að útbúa þau tæknigögn sem lýst er í 4. lið. Hann, eða viðurkenndur fulltrúi hans með staðfestu í Sambandinu, skal geyma þessi gögn í a.m.k. 10 ár eftir að síðasti kerfishlutinn er framleiddur, þannig að viðkomandi eftirlitsyfirvöld í hverju ríki fyrir sig geti skoðað þau og einnig veitendur flugleiðsöguþjónustu, sem fella þessa kerfishluti inn í sín kerfi. Framleiðandinn, eða viðurkenndur fulltrúi hans með staðfestu í Sambandinu, skal tilkynna aðildarríkjunum hvar og hvernig áður nefnd tæknigögn séu aðgengileg.
3. Ef framleiðandi er ekki með staðfestu í Sambandinu skal hann tilnefna aðila sem kemur kerfishlutunum á markað í Sambandinu. Þessi aðili eða aðilar skulu tilkynna aðildarríkjunum hvar og hvernig hægt er að gera tæknigögnin aðgengileg.
4. Tæknigögnin skulu sýna fram á samræmi kerfishlutanna við kröfur þessarar reglugerðar. Þau skulu, að svo miklu leyti sem það skiptir máli fyrir matið, ná til hönnunar, framleiðslu og virkni kerfishlutanna.
5. Framleiðandinn, eða viðurkenndur fulltrúi hans, skal varðveita afrit af samræmisýfirlýsingunni eða yfirlýsingunni um nothæfi ásamt tæknigögnunum.

C-HLUTI

Kröfur fyrir sannprófun kerfa sem um getur í 1. mgr. 12. gr.

1. Sannprófun kerfa, sem tilgreind eru í 1. mgr. 2. gr., skal sýna fram á að þessi kerfi séu í samræmi við kröfur þessarar reglugerðar um rekstrarsamhæfi, afköst og öryggi í matsumhverfi, sem endurspeglar hið raunverulega rekstrarumhverfi þessara kerfa. Einkum skal taka tillit til eftirfarandi atriða:
 - að sannprófun fjarskiptakerfa sýni fram á að 8,33 kHz bil milli rása sé í notkun við talfjarskipti, í samræmi við 4. gr., og að afköst talfjarskiptakerfisins með 8,33 kHz bil milli rása sé í samræmi við 7. mgr. 4. gr.,
 - að sannprófun kerfa fyrir fluggagnavinnslu sýni fram á að virknin sé með þeim hætti sem lýst er í 2. mgr. 7. gr.
2. Sannprófun kerfa, sem tilgreind eru í 1. mgr. 2. gr., skal fara fram í samræmi við viðeigandi og viðurkenndar prófunaraðferðir.
3. Prófunartækin fyrir sannprófun kerfa, sem tilgreind eru í 1. mgr. 2. gr., skulu hafa viðeigandi virkni.
4. Sannprófun kerfa, sem um getur í 1. mgr. 2. gr., skal hafa í för með sér að tækniskjalið innihaldi þætti, sem krafist er í 3. lið IV. viðauka við reglugerð (EB) nr. 552/2004, ásamt eftirfarandi:
 - lýsingu á framkvæmd,
 - skýrslu um skoðanir og prófanir sem búið var að framkvæma áður en kerfið var tekið í notkun.
5. Veitandi flugleiðsöguþjónustu skal sjá um sannprófunarstörfin og skal einkum:
 - ákvarða viðeigandi rekstrarlegt og tæknilegt matsumhverfi sem endurspeglar hið raunverulega rekstrarumhverfi,
 - staðfesta að prófunaráætlunin lýsi samþættingu kerfa, sem tilgreind eru í 1. mgr. 2. gr., í rekstrarlegu og tæknilegu matsumhverfi,

- staðfesta að prófunaráætlunin nái yfir allar kröfur þessarar reglugerðar um viðeigandi rekstrarsamhæfi, afköst og öryggi,
 - tryggja samræmi milli tæknigagnanna og prófunaráætlunarinnar og gæði þeirra,
 - skipuleggja fyrirkomulag prófunarinnar og starfsmannaúrræði í tengslum við hana ásamt uppsetningu og útfærslu prófunarverkvangsins,
 - annast skoðanir og prófanir eins og tilgreint er í prófunaráætluninni,
 - skrifa skýrslu þar sem niðurstöður skoðana og prófana eru settar fram.
6. Veitandi flugleiðsöguþjónustu skal sjá til þess að kerfin, sem tilgreind eru í 1. mgr. 2. gr. og sem starfrækt eru í rekstrarlegu matsumhverfi, uppfylli kröfur þessarar reglugerðar um rekstrarsamhæfi, afköst og öryggi.
7. Þegar sannprófun á samræmi er lokið á fullnægjandi hátt skulu veitendur flugleiðsöguþjónustu útbúa EB-yfirlýsingu um sannprófun kerfa og leggja hana fyrir landsbundna eftirlitsyfirvaldið ásamt tækniskjólum, eins og krafist er í 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 552/2004.

D-HLUTI

Kröfur fyrir sannprófun kerfa sem um getur í 2. mgr. 12. gr.

1. Sannprófun kerfa, sem tilgreind eru í 1. mgr. 2. gr., skal sýna fram á að þessi kerfi séu í samræmi við kröfur þessarar reglugerðar um rekstrarsamhæfi, afköst og öryggi í matsumhverfi sem endurspeglar hið raunverulega rekstrarumhverfi þessara kerfa. Einkum skal taka tillit til eftirfarandi atriða:
 - að sannprófun fjarskiptakerfa sýni fram á að 8,33 kHz bil milli rása sé í notkun við talfjarskipti, í samræmi við 4. gr., og að afköst talfjarskiptakerfisins með 8,33 kHz bil milli rása sé í samræmi við 7. mgr. 4. gr.,
 - að sannprófun kerfa fyrir fluggagnavinnslu sýni fram á að virkinn sé með þeim hætti sem lýst er í 2. mgr. 7. gr.
2. Sannprófun kerfa, sem tilgreind eru í 1. mgr. 2. gr., skal fara fram í samræmi við viðeigandi og viðurkenndar prófunaraðferðir.
3. Prófunartækin fyrir sannprófun kerfa, sem tilgreind eru í 1. mgr. 2. gr. skulu hafa viðeigandi virkni.
4. Sannprófun kerfa, sem um getur í 1. mgr. 2. gr., skal hafa í för með sér að tækniskjalið innihaldi þætti, sem krafist er í 3. lið IV. viðauka við reglugerð (EB) nr. 552/2004, ásamt eftirfarandi:
 - lýsingu á framkvæmd,
 - skýrslu um skoðanir og prófanir sem búið var að framkvæma áður en kerfið var tekið í notkun.
5. Veitandi flugleiðsöguþjónustu skal ákvarða viðeigandi rekstrarlegt og tæknilegt matsumhverfi sem endurspeglar hið raunverulega rekstrarumhverfi og skal láta tilkynntan aðila sjá um sannprófunarstörf.
6. Tilkynntur aðili skal sjá um sannprófunarstörf og skal einkum:
 - staðfesta að prófunaráætlunin lýsi samþættingu kerfa, sem tilgreind eru í 1. mgr. 2. gr., í rekstrarlegu og tæknilegu matsumhverfi,
 - staðfesta að prófunaráætlunin nái yfir allar kröfur þessarar reglugerðar um viðeigandi rekstrarsamhæfi, afköst og öryggi,
 - tryggja samræmi milli tæknigagnanna og prófunaráætlunarinnar og gæði þeirra,
 - skipuleggja fyrirkomulag prófunarinnar og starfsmannaúrræði í tengslum við hana ásamt uppsetningu og útfærslu prófunarverkvangsins,
 - annast skoðanir og prófanir eins og tilgreint er í prófunaráætluninni,
 - skrifa skýrslu þar sem niðurstöður skoðana og prófana eru settar fram.
7. Tilkynnti aðilinn skal sjá til þess að kerfin, sem tilgreind eru í 1. mgr. 2. gr. og sem starfrækt eru í rekstrarlegu matsumhverfi, uppfylli kröfur þessarar reglugerðar um rekstrarsamhæfi, afköst og öryggi.
8. Þegar sannprófunarverkefnum er lokið á fullnægjandi hátt skal tilkynntur aðili gefa út samræmisvottorð vegna þeirra verkefna sem hann framkvæmdi.
9. Veitandi flugleiðsöguþjónustu skal síðan útbúa EB-yfirlýsingu um sannprófun kerfa og leggja hana fyrir landsbundna eftirlitsyfirvaldið, ásamt tækniskjólum, eins og krafist er í 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 552/2004.

*V. VIÐAUKI***Skilyrði sem um getur í 12. gr.**

1. Veitandi flugleiðsöguþjónustu verður að nota skýrslugjafaraðferðir innan fyrirtækisins sem tryggja og sýna fram á óhlutdrægni og sjálfstætt mat í tengslum við sannprófunarstörf.
 2. Veitandi flugleiðsöguþjónustu verður að tryggja að starfsfólkið, sem tekur þátt í sannprófunarferlunum, annist skoðanir af tæknilegri færni og faglegri ráðvæðni í hvívetna og sé óháð öllum áhrifum og þrýstingi, einkum af efnahagslegum toga, sem gæti haft áhrif á mat þess eða niðurstöður skoðana, sérstaklega frá einstaklingum eða hópum einstaklinga sem niðurstöður skoðana hafa áhrif á.
 3. Veitandi flugleiðsöguþjónustu verður að tryggja að starfsfólkið, sem tekur þátt í sannprófunarferlunum, hafi aðgang að þeim búnaði sem gerir því kleift að framkvæma nauðsynlegar skoðanir.
 4. Veitandi flugleiðsöguþjónustu verður að tryggja að starfsfólkið, sem tekur þátt í sannprófunarferlunum, hafi trausta tækni- og starfsþjálfun, næga þekkingu á þeim kröfum sem gerðar eru við skoðanir sem það framkvæmir, næga starfsreynslu af slíkum aðgerðum og tilskilda kunnáttu í að útbúa yfirlýsingar, skrár og skýrslur til að sýna fram á að þessar sannprófanir hafi farið fram.
 5. Veitandi flugleiðsöguþjónustu verður að tryggja að starfsfólkið, sem tekur þátt í sannprófunarferlunum, geti framkvæmt skoðanirnar af óhlutdrægni. Laun þess mega hvorki vera háð fjölda skoðana, sem framkvæmdar eru, né niðurstöðum þeirra.
-