

Udskriftsdato: 26. december 2025

BEK nr 9942 af 27/09/2017 (Historisk)

BL 7-100 Bestemmelser der supplerer SERA-forordningen 2. udgave

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: TS30302-00099

Senere ændringer til forskriften

BEK nr 9457 af 02/06/2025

BL 7-100

Bestemmelser der supplerer SERA-forordningen¹⁾

2. udgave

I medfør af § 82 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 152, stk. 1:

1. Referencedokumenter

1.1 Kommissionens forordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og –procedurer, som ændret ved Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1185 af 20. juli 2016 - i denne BL benævnt SERA-forordningen.

1.2 BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler, seneste udgave.

1.3 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.1, findes på den Europæiske Unions hjemmeside www.eur-lex.europa.eu, og det dokument, der er nævnt i pkt. 1.2, findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk. Begge dokumenter findes tillige på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside www.tbst.dk og kan endvidere fås ved henvendelse til

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Tel. : 7221 8800

Fax: 7262 6790

E-post: info@tbst.dk

2. Definitioner

Der henvises til definitionerne i SERA-forordningen.

3. Anvendelsesområde

3.1 Denne BL fastsætter supplerende bestemmelser til SERA-forordningen.

Anm. 1: Efter SERA-forordningen kan der i nogle tilfælde fastsættes supplerende, nationale bestemmelser.

Anm. 2: BL 7-1 indeholder enkelte bestemmelser om forhold, der ikke også er reguleret i SERA-forordningen, og som derfor også gælder for lufttrafik, der er omfattet af denne forordning.

3.2 BL'en gælder ikke for Færøerne og Grønland

4. Supplerende bestemmelser

Anm. : I de tilfælde, hvor der efter SERA-forordningen kan fastsættes supplerende nationale bestemmelser, men hvor der i dette afsnit ikke er fastsat sådanne danske supplerende bestemmelser, gælder SERA-forordningen.

4.1 Indgivelse og indhold af en flyveplan, jf. SERA-forordningen, SERA. 4001, litra b og SERA. 4005, litra a.

Anm. 1: De områder eller ruter, jf. SERA. 4001, litra b, nr. 3 og 4, der er udpeget af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, fremgår af AIP Denmark.

Anm. 2: Det fremgår af AIP Denmark, i hvilke tilfælde Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finder, at forkortet flyveplan kan anvendes og hvilke oplysninger der i den forbindelse anses for relevante, jf. SERA. 4005, litra a.

4.2 Afslutning af en flyveplan, jf. SERA-forordningen, SERA. 4010, litra b.

Hvis det forudses, at en ankomstmelding (som er beskrevet i SERA. 4020) ikke vil være den pågældende lufttrafiktjenesteenhed i hænde senest 30 minutter efter det beregnede landingstidspunkt, skal det

tidspunkt, på hvilket ankomstmeldingen senest kan forventes, angives i flyveplanen under punktet ”Andre oplysninger”.

4.3 VMC-minima for sigtbarhed og afstand fra skyer, jf. SERA-forordningen, SERA. 5001

4.3.1 VMC-minima for sigtbarhed og afstand fra skyer for flyvning i luftrumsklasse F og G, i eller under 900 m (3000 FT) MSL, eller 300 m (1000 FT) over terræn, afhængig af hvad der er højest, fremgår af følgende tabel og litra a - c:

Højdebånd	Luftrumsklasse	Flyvesigtbarhed/hastighed	Afstand fra skyer
I eller under 900 m (3000 FT) AMSL eller 300 m (1000 FT) over terræn, afhængig af hvad der er højest	F og G	5 km/250 KT IAS eller mindre 3 km/140 KT IAS eller mindre	Fri af skyer og med jordsigt

a. Flyvning med luftfartøjer, der er etableret i trafikrunden til en flyveplads, er tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1500 m, fri af skyer og med flyvepladsen i syne.

b. Flyvning med bemandede friballoner i eller under 450 m (1500 FT) MSL eller 300 m (1000 FT) over terræn afhængig af, hvad der er højest, er tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1500 m.

c. Flyvning med helikoptere er tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 800 m under forudsætning af, at helikopteren opererer med en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller eventuelle hindringer i tide til at undgå sammenstød.

4.4 Visuelflyveregler, VFR-flyvninger om natten, jf. SERA-forordningen, SERA. 5005, litra c

4.4.1 VFR-flyvninger kan udføres om natten på de betingelser, der følger af SERA-forordningen, jf. SERA. 5005, litra c., jf. dog pkt. 4.4.2.

4.4.2 I medfør af SERA-forordningen, jf. SERA. 5005, litra c, nr. 5, tillader Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen VFR-flyvning om natten i kontrolzoner (CTR) og terminalområder (TMA) samt i luftrumsklasse G, inkl. trafikinformationszoner (TIZ) og trafikinformationsområder (TIA), over 500 FT AGL, på følgende betingelser:

a. VFR-flyvninger må ikke foregå over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlings af personer i en højde på under 300 m (1 000 FT) over den højeste hindring inden for en radius af 600 m (2 000 FT) fra luftfartøjet,

b. VFR-flyvninger må ikke foregå over andre områder end dem, der er angivet under pkt. a ved en højde, der er mindre end 150 m (500 FT) over jorden eller vandet, eller 150 m (500 FT) over den højeste hindring inden for en radius af 150 m (500 ft) fra luftfartøjet.

4.5 Visuelflyveregler, VFR-flyvninger nær hindringer, jf. SERA-forordningen, SERA. 5005, litra f

Anm. : Broers pyloner, der er adskilt med 300 m eller mere, skal opfattes som én hindring.

4.6 Visuelflyveregler, Speciel VFR i kontrolzoner, jf. SERA-forordningen, SERA. 5010

4.6.1 Specielle VFR-flyvninger kan med en ATC-klarering udføres i en kontrolzone om natten på følgende betingelser:

a. For piloten:

1. fri af skyer og med jordsigt
2. flyvesigtbarheden skal være mindst 5 km
3. hastigheden skal være 140 KT IAS eller mindre, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller eventuelle hindringer i tide til at undgå sammenstød

b. for ATC:

1. sigtbarheden ved jorden skal være mindst 5 km
2. skydækkeshøjden skal være mindst 1100 fod (330 m).

4.6.2 Specielle VFR-flyvninger kan med ATC-Klarering krydse en kontrolzone om dagen, selvom den rapporterede sigtbarhed ved jorden er mindre end 1500 m, eller for helikoptere mindre end 800 m, hvis piloten rapporterer at flyvesigtbarheden ikke er mindre end 1500 m, eller for helikoptere ikke er mindre end 800 m.

Anm. : Ifølge SERA-forordningen, jf. SERA. 5010, litra c, må ATC-klarering til specielle VFR-flyvninger om dagen kun udstedes til at starte fra eller lande på en flyveplads inden for en kontrolzone eller flyve ind i flyvepladsens trafikrunde, hvis de rapporterede vejrforhold på flyvepladsen overholder minima. Det er altså ikke i disse tilfælde tilstrækkeligt grundlag for en klarering, at flyvesigtbarheden rapporteret af piloten overholder minima.

4.7 Krav vedrørende kommunikation og SSR-transponder, jf. SERA-forordningen, SERA. 6005

Anm. : Obligatoriske radio- og transponderzoner fremgår af AIP Denmark.

4.8 Kommunikation, jf. SERA-forordningen, SERA. 8035

4.8.1 Radioforbindelse

En luftfartøjschef, der udfører flyvning inden for områder, hvor der i AIP er publiceret krav om etablering af tovejs radiokommunikation, eller som udfører flyvning i lufrumsklasser, hvor der i henhold til SERA-forordningen, tillæg 4, ATS-lufrumsklasser – tjenester og flyvekrav, er stillet krav om tovejs radiokommunikation, skal opretholde uafbrudt talekommunikationsvagt på den foreskrevne kommunikationskanal, medmindre andet er tilladt af vedkommende flyvekontrolenhed for

- a. flyvepladstrafik på en kontrolleret flyveplads og
- b. for enkelte flyvninger ind i eller ud af en kontrolzone.

Anm. 1: Brug af SELCAL eller lignende automatiske signalanordninger opfylder kravet om opretholdelse af talekommunikationsvagt, når dette er anført i AIP.

Anm. 2: Kravet til en luftfartøjschef om at opretholde uafbrudt talekommunikationsvagt forbliver i kraft efter etablering af datalink kommunikation mellem flyveleder og pilot.

4.8.2 Svigtende radioforbindelse

Hvis svigtende radioforbindelse udelukker overholdelse af pkt. 4.8.1., skal luftfartøjschefen efterkomme de forskrifter, der er indeholdt i BL 7-14, samt de af følgende fremgangsmåder, der kan komme i betragtning. Luftfartøjschefen skal derudover forsøge at etablere radioforbindelse med vedkommende flyvekontrolenhed med alle de midler, der står til rådighed. Fra et luftfartøj, som indgår i flyvepladstrafikken på en kontrolleret flyveplads, skal der desuden holdes udvig efter sådanne instruktioner, som måtte blive givet ved hjælp af lyssignaler.

4.8.2.1 Under visuelle vejrforhold skal luftfartøjschefen

- a. fortsætte flyvningen under visuelle vejrforhold, lande på nærmest beliggende, egnede flyveplads, uanset om radiokontakt er krævet, og hurtigst muligt melde landing til vedkommende flyvekontrolenhed, og
- b. hvis det skønnes tilrådeligt, fuldføre flyvningen efter instrumentflyvereglerne i overensstemmelse med pkt. 4.8.2.2.

4.8.2.2 Under instrumentvejrforhold eller hvis luftfartøjschefen, som udfører en flyvning efter instrumentflyvereglerne, skønner det utilrådeligt at fortsætte i overensstemmelse med pkt. 4.8.2.1 a., skal luftfartøjschefen ved flyvning i København Flyveinformationsregion (FIR) og i Rønne Terminalområde (TMA)

- a. bibeholde den sidst tildelte hastighed og flyvehøjde eller minimumhøjde over havet, hvis denne er højere, i en periode på 7 minutter, i overensstemmelse med pkt. 4.8.2.2.1,
- b. derefter tilpasse flyvehøjde og hastighed i henhold til den indleverede flyveplan,
- c. hvis luftfartøjet er under radarkursdirigering eller flyver "offset" i henhold til RNAV uden klareringsgrænse, fortsætte på den mest direkte måde for at genoptage flyvning efter gældende flyveplan ikke senere end det næste betydningsfulde punkt under hensyntagen til gældende laveste flyvehøjde,

d. fortsætte flyvning i overensstemmelse med gældende flyveplan til det for bestemmelsesstedet angivne navigationshjælpemiddel, og når det er påkrævet ifølge nedenstående pkt. e., vente over dette hjælpemiddel indtil påbegyndelse af nedgang,

e. påbegynde nedgang, jf. ovenstående pkt. d., på det tidspunkt, som afviger mindst muligt fra det forventede indflyvningstidspunkt, som luftfartøjschefen sidst har modtaget og kvitteret for, eller hvis luftfartøjschefen ikke har modtaget og kvitteret for et forventet indflyvningstidspunkt, skal det nævnte navigationshjælpemiddel forlades på et tidspunkt, der afviger mindst muligt fra det beregnede ankomst-tidspunkt, som fremgår af gældende flyveplan,

f. udføre en normal instrumentindflyvningsprocedure for vedkommende navigationshjælpemiddel og

g. lande så vidt muligt inden for 30 minutter efter det forventede ankomsttidspunkt i henhold til den gældende flyveplan eller det sidst modtagne forventede indflyvningstidspunkt.

4.8.2.2.1 Den 7 minutters periode, der er nævnt i pkt. 4.8.2.2 a., indtræffer på det seneste tidspunkt regnet fra det tidspunkt, hvor

a. luftfartøjet flyver på en rute uden obligatoriske rapportpunkter, eller når luftfartøjet har fået instruktioner om udeladelse af positionsrapporter

1. og den tildelte højde er nået, eller minimum flyvehøjde er nået, eller

2. SSR-transponderen er blevet aktiveret på kode 7600, jf. BL 7-14, pkt. 7.19.1 c.,

b. hvis luftfartøjet flyver på en rute med obligatoriske rapportpunkter, og der ikke er modtaget instrukser om udeladelse af positionsrapporter på

1. det tidspunkt, hvor den sidst tildelte højde eller minimum flyvehøjde er opnået, eller

2. det af piloten tidligere oplyste forventede tidspunkt over et obligatorisk rapportpunkt eller

3. det tidspunkt, hvor det skulle rapportere over et obligatorisk rapportpunkt.

4.9 *Anvendt fraseologi i luft til jord-kommunikation, jf. SERA-forordningen, SERA. 14015*

Engelsk sprog skal anvendes til kommunikation mellem ATS-enheden og luftfartøjer på flyvepladser med flere end 50 000 internationale IFR-flybevægelser om året.

4.10 *Radiotelefoniske procedurer, etablering af radiokommunikation, jf. SERA-forordningen, SERA. 14055, litra b, nr. 2*

Ved udveksling af kommunikation inden for samme ATS-enhed kan ATS-enhedens kaldesignal udelades.

5. Dispensation

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

6. Klageadgang

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelser efter denne BL kan ikke påklages til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet eller anden administrativ myndighed.

7. Straffebestemmelser

7.1 Overtrædelse af bestemmelserne i denne BL og bestemmelserne i SERA-forordningen, straffes efter 149, stk. 8 henholdsvis stk. 11 i lov om luftfart.

7.2 Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. § 149, stk. 14, i lov om luftfart.

8. Ikrafttræden

8.1 BL'en træder i kraft den 12. oktober 2017.

8.2 BL 7-100, 1. udgave af 3. oktober 2014 ophæves.

Transport-, Bygge- og Boligstyrelsen, den 27. september 2017

CARSTEN FALK HANSEN

/ Per Schmock

- ¹⁾ I BL'en er der medtaget visse bestemmelser fra Kommissionens forordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 2015/340 af 20. februar 2015 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2016/1185 af 20. juli 2016. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelse af disse bestemmelser i BL'en er udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.