

## BL 7-12

# Bestemmelser om interception af civile luftfartøjer

Udgave 2, 16. december 2009

I medfør af § 82 og § 149, stk. 8, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, fastsætter Statens Luftfartsvæsen herved efter bemyndigelse fra Transportministeriet, jf. bekendtgørelse nr. 110 af 3. februar 2009 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang, følgende:

### 1. Referencedokumenter

1.1 ICAO Annex 2, Rules of the Air, seneste udgave.

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

1.3 BL 7-10, Bestemmelser om definitioner vedrørende luftrafiktjeneste, seneste udgave.

1.4 BL 7-11, Bestemmelser om signaler, seneste udgave.

1.5 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.1, kan erhverves ved henvendelse til

ICAO Headquarters  
Attn.: Document Sales Unit  
999 University Street  
Montréal, Quebec  
Canada H3C 5H7  
Tel.: +1 514 954-8022  
Fax: +1 514 954-6769  
Sitatex: YULDYA  
E-post: [Sales\\_unit@icao.int](mailto:Sales_unit@icao.int)  
Web: [www.icao.int](http://www.icao.int)

1.6 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.2 - 1.4, findes på Retsinformations hjemmeside [www.retsinformation.dk](http://www.retsinformation.dk). De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.4, findes tillige på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside [www.slv.dk](http://www.slv.dk) og kan endvidere fås ved henvendelse til

Statens Luftfartsvæsen  
Servicecentret  
Postboks 744  
Ellebjergvej 50  
2450 København SV  
Tel.: 3618 6000  
Fax: 3618 6001  
E-post: [dcaa@slv.dk](mailto:dcaa@slv.dk)

### 2. Definitioner

Definitioner vedrørende luftrafiktjeneste er fastsat i BL 7-10.

### 3. Anvendelsesområde

3.1 Denne BL gælder for luftrafik inden for dansk område samt for luftrafik med danske luftfartøjer.

3.2 Et luftfartøj betragtes som dansk, når det er dansk registreret eller opereres i henhold til en dansk driftstilladelse, jf. luftfartslovens § 4, stk. 2.

3.3 Ved luftrafik inden for dansk område skal bestemmelserne i denne BL følges.

3.4 Ved luftrafik med danske luftfartøjer over en fremmed stats territorium skal de

lufttrafikregler, som er fastsat af pågældende stat, følges.

3.5 Ved lufttrafik med danske luftfartøjer over åbent hav og områder, hvor ingen stat hævder suverænitet, skal de lufttrafikregler, som inden for hver flyveinformationsenhed er fastsat af vedkommende ATS-myndighed i medfør af de internationale lufttrafikregler, følges.

3.6 Inden for København og Søndrestrøm flyveinformationsregioner er Statens Luftfartsvæsen vedkommende ATS-myndighed.

## 4. Generelt

4.1 Interception af civile luftfartøjer vil blive søgt undgået og vil kun blive foretaget som den sidste mulighed.

4.2 Interceptionen vil blive begrænset til identifikation af det berørte luftfartøj, medmindre det er nødvendigt at lede luftfartøjet tilbage til den planlagte flyvevej, lede det uden for det nationale luftrums grænser eller væk fra forbudte områder, restriktions- eller fareområder, eller instruere luftfartøjet om at lande på en nærmere angivet flyveplads.

4.3 Interception af civile luftfartøjer i øvelsesøjemed vil ikke blive foretaget.

4.4 Navigationsassistance og andre oplysninger vil blive givet til et interceptet luftfartøj over radio, hvis radiokontakt kan etableres. Radiokontakt vil blive søgt etableret på nødfrekvensen 121,5 MHz.

4.5 Hvis et interceptet civilt luftfartøj skulle blive tvunget til at foretage landing inden for territorialgrænsen, vil den anviste flyveplads være egnet for landing med den pågældende luftfartøjstype.

4.6 Luftfartøjschefen på det interceptede luftfartøj er ansvarlig for, at bestemmelserne i denne BL overholdes.

## 5. Interceptionsprocedure

### 5.1 Manøvrer

5.1.1 De manøvrer, der anvendes af det luftfartøj, der intercepter et civilt luftfartøj, vil undgå at bringe det interceptede civile luftfartøj i fare ved at

- tage hensyn til det civile luftfartøjs ydeevne,
- holde afstand til det civile luftfartøj for at undgå kollisionsfare,
- undgå at krydse det civile luftfartøjs flyvevej og
- undgå at skabe randhvirvler, der kan være til fare for især lette luftfartøjer.

5.1.2 For at undgå at udløse RA (resolution advisory) manøvrer på interceptede luftfartøjer udstyret med ACAS (airborne collision avoidance system), der kan misforstås som et forsøg på at undgå interception, vil det interceptende luftfartøj mindst 20 NM fra luftfartøjet, der skal interceptes, slukke for højdeudlæsningssignalerne fra luftfartøjets transponder.

### 5.2 Identifikation

5.2.1 Følgende fremgangsmåde, der er i overensstemmelse med det, der er anbefalet i Annex 2, Attachment A, vil normalt blive fulgt af det interceptende luftfartøj, hvis et civilt luftfartøjs identitet skal fastslås.

5.2.2 Fase 1: Det interceptende luftfartøj vil nærme sig det civile luftfartøj bagfra og vil indtage en position lidt over, foran og til venstre for det interceptede luftfartøj, således at fartøjschefen i det interceptede luftfartøj kan se det interceptende luftfartøj. Afstanden mellem luftfartøjerne vil til at begynde med ikke være under 300 m.

*Anm.: Særlige forhold kan nødvendiggøre, at det interceptende luftfartøj indtager en position lidt over, foran og til højre for det interceptede luftfartøj.*

5.2.3 Når det interceptende luftfartøj har indtaget den position, der er nævnt ovenfor, vil det, hvis det er nødvendigt, fortsætte som beskrevet under fase 2 neden for, jf. pkt. 5.2.4.

5.2.4 Fase 2: Det interceptende luftfartøj vil langsomt nærme sig det interceptede luftfartøj i samme højde og vil ikke komme nærmere end absolut nødvendigt for at fastslå det interceptede luftfartøjs identitet. Når identifikationen er fuldført, vil det interceptende luftfartøj fjerne sig som beskrevet under fase 3, jf. pkt. 5.2.5.

5.2.5 Fase 3: Det interceptende luftfartøj vil langsomt svinge væk fra det interceptede luftfartøj samtidig med, at nedgang påbegyndes.

5.2.6 Hvis mere end et luftfartøj deltager i interceptionen, vil de øvrige luftfartøjer under alle interceptionens faser holde sig på god afstand af det interceptede luftfartøj og fortrinsvis over og bagved dette.

### 5.3 Navigationsassistance

5.3.1 Hvis det efter identifikationen, som beskrevet oven for under fase 1 og 2, jf. pkt. 5.2.2-5.2.4, er nødvendigt at gribe ind i det interceptede luftfartøjs navigation, vil det interceptende luftfartøj normalt indtage en position lidt over, foran og til venstre for det interceptede luftfartøj, således at fartøjschefen på dette kan iagttage de signaler, der gives. Signalerne, som er beskrevet i BL 7-11, er i overensstemmelse med ICAO Annex 2, Appendix A.

*Anm.: Særlige forhold kan nødvendiggøre, at det interceptende luftfartøj indtager en position lidt over, foran og til højre for det interceptede luftfartøj.*

## 6. Forholdsregler, der skal tages af det interceptede luftfartøj

6.1 Et luftfartøj, som interceptes af et andet luftfartøj, skal straks

- a. følge de instruktioner, der gives af det interceptende luftfartøj, samt om muligt fortolke og svare på de visuelle signaler i overensstemmelse med BL 7-11,
- b. hvis muligt underrette den pågældende lufttrafiktjenesteenhed,
- c. forsøge at etablere to-vejs radioforbindelse med det interceptende luftfartøj eller den enhed, som leder interceptionen, ved at foretage et generelt opkald på nødfrekvensen 121,5 MHz, idet der gives oplysning om det interceptede luftfartøjs identifikationsbetegnelse samt flyvningens art. Hvis der ikke etableres nogen forbindelse på denne frekvens, skal fartøjschefen om muligt gentage opkaldet på nødfrekvensen 243 MHz,
- d. hvis det er udstyret med SSR-transponder, vælge mode A, kode 7700, medmindre anden instruktion er givet af pågældende lufttrafiktjenesteenhed, samt
- e. hvis det er udstyret med ADS-B eller ADS-C, vælge nødfunktionaliteten, såfremt denne er tilgængelig, medmindre anden instruktion er givet af den pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

6.2 Hvis instruktioner, modtaget over radio fra anden side, strider mod de instruktioner, som gives af det interceptende luftfartøj over radio eller ved visuelle signaler, skal det interceptede luftfartøj anmode om øjeblikkelig verificering, mens det fortsætter med at følge de visuelle instruktioner, der gives af det interceptende luftfartøj.

## 7. Visuelle signaler fra luftfartøj til luftfartøj

7.1 De visuelle signaler, der skal anvendes mellem interceptende og interceptede luftfartøj, er beskrevet i BL 7-11.

*Anm.: Det er vigtigt, at det interceptende og interceptede luftfartøj strengt holder sig til de*

angivne signaler og korrekt kan aflæse de signaler, der anvendes af det andet luftfartøj.

7.1.1 Det interceptende luftfartøj vil udvise særlig opmærksomhed på ethvert signal fra det interceptede luftfartøj, der indikerer, at luftfartøjet befinder sig i en nødsituation.

7.1.2 Signaler afgivet fra det interceptende luftfartøj skal altid besvares af fartøjschefen på det interceptede luftfartøj.

7.1.3 Fartøjschefen på det interceptende luftfartøj vil sikre sig, at fartøjschefen på det interceptede luftfartøj er opmærksom på, at interceptionen finder sted.

7.1.4 Hvis gentagne forsøg med signaler som beskrevet i BL 7-11 ikke besvares af det interceptede luftfartøj, vil andre signalmetoder kunne anvendes.

7.1.5 Hvis det ikke vil være til fare for det civile luftfartøj kan der som en sidste udvej anvendes efterbrænder for at skabe en visuel effekt over for det interceptede luftfartøj.

## 8. Radiokommunikation

8.1 I forbindelse med en interception vil intercept kontrolheden eller det interceptende luftfartøj søge at etablere radiokontakt med det interceptede luftfartøj på nødfrekvensen, 121,5 MHz, idet følgende kaldesignaler benyttes:

Intercept control - jordstationen, der styrer interceptionen.

Interceptor - luftfartøjet, der foretager interceptionen.

Intercepted aircraft -luftfartøjet, der er blevet interceptet.

8.2 Hvis der etableres radiokontakt med det interceptende luftfartøj, men samtale på et fælles sprog ikke er mulig, vil fartøjscheferne forsøge at udveksle vigtige oplysninger og kvittere for modtagne instruktioner ved at benytte følgende udtryk, der sendes 2 gange:

8.2.1 Udtryk, der anvendes af det interceptende luftfartøj

Call sign: Oplys identitetsbetegnelse.

Follow: Følg mig.

Descend: Påbegynd nedgang for landing.

You land: Land på denne flyveplads.

Proceed: Det er tilladt at fortsætte.

8.2.2 Udtryk, der skal anvendes af det interceptede luftfartøj

Call sign: Mit kaldesignal er (identitetsbetegnelse).

Wilco: Forstået, jeg vil efterkomme instruktionen.

Can not: Ikke i stand til at efterkomme instruktionen.

Repeat: Gentag instruktionen.

Am lost: Jeg kender ikke min position (er faret vild).

Mayday: Jeg er i nød.

Hijack: Jeg er blevet kapret.

Land: Jeg vil gerne lande i/på (stednavn).

Descend: Jeg ønsker at gå ned (i en lavere højde).

## 9. Dispensation

Statens Luftfartsvæsen kan i ganske særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser.

## **10. Straf**

Overtrædelse af bestemmelserne i afsnit 6 straffes i medfør af luftfartslovens § 149, stk. 8, med bøde eller fængsel i indtil 2 år.

## **11. Ikrafttræden**

11.1 Denne BL træder i kraft den 1. februar 2010.

11.2 Samtidig ophæves BL 7-12, Tillæg B til BL 7-1, Interception af civile luftfartøjer, 1. udgave af 20. november 1986.

Statens Luftfartsvæsen, den 16. december 2009

Kurt Lykstoft Larsen

/ Per Veingberg