

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 923/2012,

26. september 2012,

millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 4 punkte a ja b,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ⁽²⁾ (edaspidi „EASA algmäärus”), eriti selle artikleid 8 ja 8b ning Vb lisa,

ning arvestades järgmist:

(1) Vastavalt määrustele (EÜ) nr 551/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 peab komisjon vastu võtma rakenduseeskirjad, et võtta vastu asjakohased sätted Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) standarditel ja soovituslikel tavaladel põhinevate lennureeglite kohta ning ühtlustada ICAO õhuruumiliigituse kohaldamist eesmärgiga tagada ohutute ja tõhusate lennuliiklusteenuste sujuv osutamine ühtses Euroopa taevas.

(2) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 549/2004 (millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks) ⁽³⁾ artikli

8 lõikega 1 on Eurocontrolile antud volitused abistada komisjoni selliste rakenduseeskirjade väljatöötamisel, millega kehtestatakse asjakohased sätted ICAO standarditel ja soovituslikel tavaladel põhinevate lennureeglite kohta ning tagatakse ICAO õhuruumiliigituse ühtlustatud kohaldamine.

(3) Kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 1 lõikega 3 ja artikliga 13 ning määruse (EÜ) nr 216/2008 artikliga 2 peaks ühtse Euroopa taeva algatus aitama liikmesriikidel täita 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioonist (edaspidi „Chicago konventsioon”) tulenevaid kohustusi ning tagada nende ühtse tõlgendamise ja rakendamise.

(4) Määruse (EÜ) nr 551/2004 eesmärk on toetada ühtsemalt toimiva õhuruumi põhimõtet ühise transpordipoliitika raames ning kehtestada ühised kujundamis-, kavandamis- ja juhtimisprotseduurid ning samal ajal tagada tõhus ja ohutu lennuliikluse korraldamine. See eesmärk on eriti oluline ühtse Euroopa taeva funktsionaalsete õhuruumiosade kiireks rakendamiseks.

(5) Komisjoni, Eurocontroli ja ICAO loodud ühine töörühm, kes kaardistas liikmesriikide esitatud teabe alusel ICAO standardite kohaste lennureeglite ja aeronavigatsiooniteenuseid käsitlevate sätete erinevused riikide lõikes, toetab tehtud töö põhjal vajadust standardida ühtse Euroopa taevaga seotud ühised lennureeglid ja erinevused.

(6) Selleks et tagada ohutu, tõhus ja kiire rahvusvaheline lennuliiklus ning toetada funktsionaalsete õhuruumiosade loomist, peaksid kõik ühtse Euroopa taeva osalisriigid järgima ühist eeskirjakogumit. Peale selle on ohutu

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.

⁽²⁾ ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

⁽³⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

piiriülese käitamistegevuse üheks olulisemaks eelduseks sellise läbipaistva õigussüsteemi loomine, mis tagab kõikidele osalejatele õiguskindluse ja prognoositavuse. Selleks tuleb kehtestada standardsed lennureeglid ning asjaomaseid aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted, mida vajaduse korral täiendatakse juhendamaterjalide ja/või nõuete täitmise aktsepteeritud meetoditega.

- (7) Nende eesmärkide saavutamiseks peaksid liikmesriigid ICAOd teavitama ainult ühiselt kokku lepitud, kogu Euroopat hõlmavatest erinevustest ELi õigusaktidega reguleeritud valdkondades. Nende erinevuste kindlaksmääramiseks ja jälgimiseks tuleks kasutada alalist menetlust.
- (8) Liikmesriigid, kes on vastu võtnud ICAO standardit täiendavad lisasätted, peaksid juhul, kui neid peetakse endiselt vajalikuks, ja tingimusel, et kõnealused lisasätted ei ole vastuolus Chicago konventsiooni ega praegu kehtivate ELi õigusaktidega, jätkama kõnealuste sätete kohaldamist kuni asjaomaste ELi õigusaktide vastuvõtmiseni.
- (9) Käesoleva määruse kohaldamine ei piira liikmesriikide avamerealadega seotud kohustusi ja õigusi, mis on kooskõlas Chicago konventsiooni artikliga 12, ja eriti Chicago konventsiooni 2. lisaga, ega ka liikmesriikide ja ELi kohustusi, mis tulenevad Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioonist, ning liikmesriikide kohustusi, mis tulenevad 1972. aasta konventsioonist laevakokkupõrgete vältimise rahvusvaheliste eeskirjade kohta merel.
- (10) Kooskõlas raammääruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 1 lõikega 2 ei hõlma ühtse Euroopa taeva loomiseks kehtestatav õigusraamistik sõjalisi operatsioone ega õppusi.
- (11) Käesolev määrus ei hõlma kehtivat menetlust ICAO standardite ja soovituslike tavade muutmiseks Chicago konventsiooni raames.
- (12) Selleks et EASA pädevusvaldkonda oleks võimalik laiendada nii, et see hõlmaks lennuliikluse korraldamise ohutust, tuleb määruse (EÜ) nr 551/2004 ja määruse (EÜ) nr 216/2008 kohased rakenduseeskirjad välja töötada kooskõlastatult.
- (13) Selleks et tagada kooskõla käesolevas määruses käsitletatavate Chicago konventsiooni 2. lisa sätete ülevõtmise ning Chicago konventsiooni teistest lisadest tulenevate ja töö hilisemates etappides käsitletavate sätete ülevõtmise ning

uute ELi lennureeglite rakendamise vahel, tuleb esialgsed sätted vajaduse korral uuesti läbi vaadata.

- (14) Vajaduse korral tuleb ajakohastada teisi ELi õigusakte, osutades käesolevale määrusele,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese ja -ala

1. Käesoleva määruse eesmärk on kehtestada ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted, mida kohaldatakse määruse (EÜ) nr 551/2004 reguleerimisalas üldise lennuliikluse suhtes.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse eelkõige järgmiste õhuruumikasutajate ja üldises lennuliikluses osalevate õhusõidukite suhtes:
 - a) ELi, ELi piires või EList väljapoole lendavad õhusõidukid;
 - b) õhusõidukid, millel on ELi liikmesriigi riikkondsus ja registreerimistunnused ning mida käitatakse mis tahes õhuruumis nii, et see ei ole vastuolus selle riigi avaldatud lennureeglitega, kelle jurisdiktsiooni alla kuulub territoorium, millest asjaomane õhusõiduk üle lendab.
3. Käesolevat määrust kohaldatakse ka liikmesriikide pädevate asutuste, aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning õhusõidukite asjakohaste maapealsete käitajate suhtes.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „täpsus” – hinnangulise või mõõdetud väärtuse ja tegeliku väärtuse vastavuse aste;
- 2) „ADS-C leping” – teadete edastamise kokkulepe, millega määratakse kindlaks automaatse sõltuva seire abil andmete edastamise kord (st lennuliiklusteenindusüksusele vajalikud andmed ja lepingulise automaatse sõltuva seire teadete sagedus; ADS-C kokkulepe sõlmitakse enne lepingulise automaatse sõltuva seire kasutamist lennuliiklusteenuste osutamisel);
- 3) „nõustatav õhuruum” – piiritletud õhuruum või teatav marsruut, kus lennuliiklust nõustatakse;
- 4) „nõustatav marsruut” – teatav marsruut, kus lennuliiklust nõustatakse;

- 5) „vigurlend” – ettekavatsetud manöövrid, millega kaasneb õhusõiduki lennuasendi äkkmuutus, lendamine ebatavalises asendis või kiiruse ebatavaline muutus, mida ei ole vaja tavalenuks ega lennuinstruktorile muuks kui vigurlennuloa või vigurlennupädevusega seotud tööks;
- 6) „lennuväli” – maapinnal, vees või maapinnale või veekokku rajatud konstruktsioonil või ujuvkonstruktsioonil asuv kindlaksmääratud ala (kaasa arvatud ehitised, seadmed ja varustus), mis on täielikult või osaliselt ette nähtud õhusõidukite saabumiseks, väljumiseks ja maal või veel liikumiseks;
- 7) „lähilennu juhtimise teenus” – lennuliikluse juhtimine lennuväljal;
- 8) „lähilennujuhtimisüksus” – üksus, mille ülesandeks on lennuväljaliikluse juhtimine;
- 9) „lennuväljaliiklus” – kogu liiklus lennuvälja manööverduslal ja kõik lennuvälja läheduses lendavad õhusõidukid; lennuvälja läheduses lendavate õhusõidukitena käsitatakse muu hulgas (kuid mitte ainult) õhusõidukeid, mis sisenevad lennuväljaringi või väljuvad sealt;
- 10) „lennuväljaring” – lennuvälja läheduses lendavatele õhusõidukitele kehtestatud kujundiline lennuteekond;
- 11) „lennuväljaliikluse tsoon” – lennuvälja ümbritsev piiritletud õhuruum, mis on kehtestatud lennuväljaliikluse ohutuse tagamiseks;
- 12) „lennutööd” – õhusõiduki käitamine eriteenuste osutamiseks näiteks põllumajanduses, ehituses, fotograafias, reklaamis, uuringu-, vaatlus- ja patrull-lendudel ning otsingu- ja päästetöödel;
- 13) „lennundusteabe kogumik (AIP)” – riigi poolt või volitusel avaldatud väljaanne, mis sisaldab lennunduse seisukohalt olulist aeronavigatsioonialast püsivateid;
- 14) „aeronavigatsiooniline mobiilteenindus” – raadioside õhusõiduki ja lennuliiklussidejaama vahel või õhusõidukite omavaheline side, milles võivad osaleda ka päästevahendi raadiojaamad; aeronavigatsiooniline mobiilteenindus võib hõlmata ka avariisagedusel edastatavat sidet päästeparvedelt või avariimajakatelt;
- 15) „lennuliiklussidejaam” – maapealne jaam mobiilses lennuliiklusside teeninduses. Teatavatel juhtudel võib see jaam asuda laeval või meres asuval platvormil;
- 16) „lennuk” – mootori jõul liikuv õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud õhus moodustub peamiselt aerodünaamiliste reaktsioonide mõjul antud lennutingimustes liikumatuteks jäävate kandepindadega;
- 17) „õhukokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)” – õhusõiduki sekundaarradari (SSR) transpondri signaale kasutav süsteem, mis töötab sõltumatult maapealsetest seadmetest ja mille ülesanne on teatada piloodile võimalikust kokkupõrke ohust teise õhusõidukiga, millel on SSR-transponder;
- 18) „õhusõiduk” – seade, mille tõstejõud atmosfääris moodustub õhu vastumõjul, välja arvatud maapinnalt pörkunud õhu vastumõjul;
- 19) „õhusõiduki aadress” – 24-bitine kordumatu kombinatsioon, mis omistatakse õhusõidukile õhk-maa-side, navigatsiooni ja seire teostamise eesmärgil;
- 20) „ilmavaatlus õhusõidukilt” – ühe või mitme meteoroloogilise elemendi hindamine õhusõiduki pardalt lennu ajal;
- 21) „AIRMET-teave” – ilmavaatlusjaama edastatav teave marsruudil esinevate või oodatavate ilmastikunähtuste kohta, mis võivad mõjutada õhusõidukite käitamise ohutust väikestel kõrgustel ja mida vastava lennuinfopiirkonna või alampiirkonna ilmaprognoos ei sisalda;
- 22) „õhk-maa-side” – kahesuunaline raadioside õhusõiduki ja maapealsete sidesüsteemide vahel;
- 23) „õhk-maa-kontrollraadiojaam” – aeronavigatsiooni-telekommunikatsioonijaam, mis vastutab õhusõidukite käitamise ja jälgimisega seotud raadioside korraldamise eest konkreetses piirkonnas;
- 24) „ettekanne õhusõiduki pardalt” – lendavalt õhusõidukilt edastatud ettekanne, mis vastab asukoha ning operatiivja/või meteoroloogiaandmete ettekandmise nõuetele;
- 25) „õhusruleerimine” – kopteri liikumine / vertikaalstart ja -maandumine (VTOL) lennuvälja pinna kohal, tavaliselt seal, kus on tuntav maapinna vastumõju, ja teekonnakiirusel alla 37 km/h (20 kts);
- 26) „lennuliiklus” – kõik lennus olevad või lennuvälja manööverduslal liikuvad õhusõidukid;
- 27) „lennuliikluse nõustamisteenus” – teenus, mida osutatakse nõustatavas õhuruumis, et tagada hajutused IFR-lennuplaanide kohaselt lendavate õhusõidukite vahel otstarbekas ulatuses;

- 28) „lennujuhtimisüksuse luba” – õhusõidukile antav luba liikumiseks lennujuhtimisüksuse määratud tingimustel;
- 29) „lennujuhtimisüksuse juhised” – lennujuhtimisüksuse poolt piloodile antavad käsklused konkreetse toimingu sooritamiseks;
- 30) „lennujuhtimisteenus” – järgmistel eesmärkidel osutatav teenus:
- a) kokkupõrgete vältimine:
- 1) õhusõidukite vahel ning
- 2) manööverdusalal olevate õhusõidukite ja takistuste vahel ning
- b) lennuliikluse kiirendamine ja selle korrapärase kulgemise tagamine;
- 31) „lennujuhtimisüksus” – piirkondliku lennujuhtimiskeskuse, lähenemis- või lähilennujuhtimisüksuse üldnimetus;
- 32) „lennuliiklusteenindus (ATS)” – üldnimetus, mis hõlmab lennuinfoteenuseid, häireteenuseid, lennuliikluse nõustamisteenuseid ja lennujuhtimisteenuseid (piirkondliku, lähenemis- ja lähilennu juhtimise teenused);
- 33) „lennuliiklusteeninduse õhuruumid” – piiritletud, tähtedega tähistatud õhuruumid, milles on lubatud teatavat liiki lennud ja mille suhtes on kindlaks määratud lennuliiklusteeninduse vormid ja käitamisreeglid;
- 34) „lennuliiklusteeninduse büroo” – üksus, mille ülesanne on vastu võtta lennuliiklusteenindusega seotud teave ning lennu eel esitatavad lennuplaanid;
- 35) „lennuliiklusteenindusüksus” – üldnimetus, mis hõlmab lennujuhtimisüksust, lennuinfokeskust, lennuvälja lennuinfoüksust või lennuliiklusteeninduse bürood;
- 36) „lennutrass” – koridorikujuline lennujuhtimispiirkond või selle osa;
- 37) „häireteenus” – teenus, mille eesmärk on teatada asjaomastele organisatsioonidele otsingu- ja päästeabi vajavatest õhusõidukitest ning vajaduse korral abistada neid organisatsioone;
- 38) „varulennuväli” – lennuväli, kuhu õhusõiduk võib lennata, kui lennu jätkamine või sihtlennuväljal maandumine osutub võimatuks või ebasoovitavaks. Varulennuväljad hõlmavad järgmist:
- a) „stardi-varulennuväli” – varulennuväli, kuhu õhusõiduk saab maanduda vahetult pärast starti tekkiva vajaduse korral, kui lähtelennuvälja ei ole võimalik selleks kasutada;
- b) „varulennuväli marsruudil” – lennuväli, kus õhusõiduk võib maanduda, kui marsruutlennul tekib eri- või hädaolukord;
- c) „ETOPS-varulennuväli marsruudil” – sobiv ja nõuetekohane varulennuväli, kus õhusõiduk võib maanduda, kui ETOPS-marsruutlennul seiskub mootor või tekib eri- või hädaolukord;
- d) „sihtlennuvälja varulennuväli” – varulennuväli, kuhu õhusõiduk võib lendu jätkata, kui maandumine sihtlennuväljal peaks osutuma võimatuks või ebasoovitavaks;
- 39) „kõrgus merepinnast” – tasandi, punkti või punktina vaadeldava objekti püstvahemaa keskmisest merepinnast (MSL);
- 40) „lähenemislennu juhtimise teenus” – saabuvate ja väljuvate kontrollitavate lendude juhtimine;
- 41) „lähenemislennu juhtimise üksus” – üksus, mille ülesanne on juhtida saabuvaid ja väljuvaid kontrollitavaid lende ühel või mitmel lennuväljal;
- 42) „perroon” – õhusõiduki reisijate, posti või lasti peale- ja mahalaadimiseks ning õhusõidukite tankimiseks, parkimiseks või hoolduseks ette nähtud ala;
- 43) „piirkondlik juhtimiskeskus (ACC-üksus)” – üksus, mis on loodud lennujuhtimisteenuse osutamiseks tema vastutusalasse kuuluvates lennujuhtimispiirkondades;
- 44) „piirkondlik lennujuhtimisteenus” – lennujuhtimispiirkondades kontrollitavate lendude juhtimine;
- 45) „piirkondlik navigatsioon (RNAV)” – navigatsioonimeetod, mis võimaldab lendamist mis tahes soovitud lennutrajektoorigi sellises piirkonnas, mis jääb maa peal või kosmoses asuvate navigatsiooni tugijaamade kaetud alasse või õhusõiduki oma navigatsioonivahendite võimalustega tagatud piiridesse või siis on nende kahe võimalusega üheaegselt kaetud;
- 46) „ATS-marsruut” – lennuliiklusteenuste osutamisel liiklusvoo suunamiseks ette nähtud marsruut;

- 47) „automaatse sõltuva seire üldsaaed (ADS-B)” – meetod, millega õhusõidukid, lennukid ja sõidukid ja teised objektid saavad andmesidekanali kaudu üldsaaed režiimis automaatselt edastada ja/või vastu võtta selliseid andmeid nagu tunnus, asukoht ja vastavalt vajadusele täiendavat teavet;
- 48) „automaatse sõltuva seire leping (ADS-C)” – vahend, mille abil vahetatakse andmesidekanali kaudu ADS-C lepingu tingimusi maapealse süsteemi ja õhusõiduki vahel ning millega määratakse kindlaks, missugused ADS-C kokkulepped aktiveeritakse ja missuguseid andmeid need sisaldavad;
- 49) „lennukid automaatinfoteenindus (ATIS)” – kehtiva rutiinse informatsiooni andmine saabuvatele ja väljuvatele õhusõidukitele automaatsaate abil ööpäev läbi või teatavas ajavahemikus:
- a) „lennukid andmekanaliga automaatinfoteenindus (D-ATIS)” – ATISi edastamine andmesidekanali kaudu;
- b) „lennukid kõnetega automaatinfoteenindus (Voice-ATIS)” – ATISi edastamine pidevate ja korduvate kõnesaadetega;
- 50) „pilvede kõrgus” – 6 000 meetrist (20 000 jalast) allpool asetseva alumise, enam kui poolt taevast katva pilvekõrguse alapiiri püstvahemaa maa- või veepinnast;
- 51) „ümberlülituspunkt” – punkt, kus VHF-ringsuunaliste raadiomajakatega määratud ATS-marsruudi osal lendavatel õhusõidukitel oodatakse navigatsioonilist ümberorienteerumist tagapoole asuvalt raadiomajakalt eespool asuvale raadiomajakale;
- 52) „loa piir” – punkt, milleni kehtib lennujuhtimisüksuse poolt õhusõidukile antud luba;
- 53) „tegevust mõjutav pilv” – pilv, mille alumine piir on madalamal kui 1 500 m (5 000 jalga) või madalamal kui suurim minimaalne sektorikõrgus merepinnast, olenevalt sellest, kumb on suurem, või mis tahes kõrgusel asuv rünkajapilv või võimsa vertikaalarenguga rünkajapilv;
- 54) „kood (SSR)” – number, mis on määratud kindlatele õhusõiduki transpondri poolt edastatud vastuse impulssidele töörežiimis A või töörežiimis C;
- 55) „pädev asutus” – liikmesriigi määratud asutus, mis on pädev tagama käesoleva määruse nõuete täitmise;
- 56) „lennujuhtimispiirkond” – maapinna kohal olevast teatavast tasandist kõrgemal asuv kontrollitav õhuruum;
- 57) „kontrollitav lennukid” – lennukid, kus osutatakse lennukid väljalaskule lennujuhtimisteenust, vaatamata sellele, kas lennukid on lähiala või mitte;
- 58) „kontrollitav õhuruum” – piiritletud õhuruum, kus lennujuhtimisteenust osutatakse vastavalt õhuruumi klassifikatsioonile;
- 59) „kontrollitav lend” – lennujuhtimisüksuse loal toimuv lend;
- 60) „lennujuhi ja piloodi vaheline andmeside (CPDLC)” – lennujuhi ja piloodi vaheline automatiseeritud infovahetuse- ja juhtimissüsteem;
- 61) „lähiala” – kontrollitav õhuruum, mis ulatub maapinnast kuni määratud piirkõrguseni;
- 62) „reistõus” – lennuki piloteerimistehnika, millega tagatakse lennuki massi vähenemisel lennukõrguse pidev suurendamine;
- 63) „reisilennukõrgus” – lennukõrgus, millel toimub suurem osa lennust;
- 64) „kehtiv lennuplaan (CPL)” – lennuplaan koos võimalike muudatustega, mis tulenevad lennujuhtimisüksuse lubadest;
- 65) „ohuala” – piiritletud õhuruum, milles võib teatavates ajavahemikes aset leida õhusõidukite liiklemist ohustav tegevus;
- 66) „andmeside” – sidepidamisvorm teadete vahetamiseks andmesidekanali kaudu;
- 67) „lähteandmed” – suurus või suuruste kogum, mida kasutatakse viite või alusena muude suuruste arvutamisel;
- 68) „muu lennujuhtimisüksuse luba” – luba, mille on õhusõidukile andnud lennujuhtimisüksus, mis ei ole hetkel seda õhusõidukit juhtiv üksus;
- 69) „arvestuslik lennuaeg” – arvestuslik aeg, mis kulub ühest punktist teise jõudmiseks;
- 70) „arvestuslik liikumise algus” – arvestuslik aeg, mil õhusõiduk alustab väljalennuga seotud liikumist;

- 71) „arvestuslik saabumisaeg” – aeg, milleks IFR-lendude puhul on aeg, mil õhusõiduk saabub vastavalt arvestusele navigatsiooniseadmetega kindlaks määratud punkti kohale, kust on kavandatud alustada instrumentaallähene- mist, või kui lennuväljal puuduvad navigatsiooniseadmed, siis aeg, millal õhusõiduk saabub lennuvälja kohale; VFR- lendude puhul aeg, millal õhusõiduk saabub vastavalt arvestusele lennuvälja kohale;
- 72) „arvatav lähenemisaeg” – aeg, millal saabuv õhusõiduk lahku- b lennujuhtimisüksuse arvestuse kohaselt pärast viivitust ootamistahiselt, et lõpetada maandumiseelne lähenemine. Ootetsoonist lahkumise tegelik aeg sõltub lähenemisloa saamisest;
- 73) „esitatud lennuplaan (FPL)” – piloodi või volitatud esindaja poolt ATS-üksusele esitatud lennuplaan ilma hilisemate muudatusteta;
- 74) „lennumeeskonna liige” – kehtivat lennundusspetsialisti luba omav õhusõiduki meeskonna liige, kelle põhikohus- tused on seotud õhusõiduki juhtimisega lennutöö ajal;
- 75) „lennuinfokeskus” – üksus, mille ülesanne on osutada lennuinfo- ja häireteenust;
- 76) „lennuinfopiirkond” – piiritletud õhuruum, milles osuta- takse lennuinfo- ja häireteenuseid;
- 77) „lennuinfoteenus” – lendude ohutuse ja tõhususe tagami- seks vajalike nõuannete ja teabe andmiseks osutatav teenus;
- 78) „lennutasand (FL)” – atmosfääri samarõhu tasand, mis on määratletud õhurõhu 1 013,2 hektopaskali suhtes ja mis erineb muudest samalaadsetest tasanditest õhurõhkude teatava vahe võrra;
- 79) „lennuplaan” – õhusõiduki kavandatava lennu või lennu osa kohta lennuliiklusteenindusüksusele esitatav asjako- hane teave;
- 80) „nähtavus lennul” – lennusuunaline nähtavus õhusõiduki kabiinist lennu ajal;
- 81) „ilmaprognoos” – teade ilmastikutingimuste kohta, mida on oodata teatavaks ajaks või perioodiks õhuruumi teataval alal või teatavas osas;
- 82) „nähtavus maal” – volitatud vaatleja või automaatsüsteemi poolt teatatud nähtavus lennuväljal;
- 83) „kurss” – õhusõiduki pikitelje suund, mida väljendatakse üldjuhul kraadides põhjasuunast arvates (geograafiline, magnet-, kompassi- või tingkurss);
- 84) „suhteline kõrgus” – tasapinna, punkti või punktina vaadeldava objekti püstvahemaa teatud võrdlustasandist;
- 85) „kopter” – õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud tekib peamiselt õhu vastumõjuna kandetiiviku(te)le, mis pöör- leb/pöörlevad jõuseadme abil ümber vertikaalile lähedaste telgedele;
- 86) „avamere-õhuruum” – õhuruum, mis jääb väljapoole maismaaterritooriumi ja territoriaalvesi, nagu on kindlaks määratud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioonis (Montego Bay, 1982);
- 87) „IFR” – instrumentaallennureegleid tähistav lühend;
- 88) „IFR-lend” – instrumentaallennureeglite järgi toimuv lend;
- 89) „IMC” – instrumentaallennuilm tähistav lühend;
- 90) „instrumentaallähenemise protseduur (IAP)” – sari eelne- valt kindlaks määratud, mõõteriistade abil sooritatavaid manöövreid, millega tagatakse teatav ohutu kõrgus takis- tuste kohal ja mis algavad alglähenemistahiselt või vaja- duse korral määratud saabumismarsruudi algusest ning jätkuvad kohani, kust on võimalik alustada maandumist, ning seejärel, kui maandumist ei sooritata, kohani, kus on täidetud takistustest ülelennu nõuded marsruudil või ootamisel. Instrumentaallähenemise protseduurid liigita- takse järgmiselt:
- a) „mitte-täppislähenemisprotseduur (NPA)” – instrumen- taallähenemise protseduur, kus õhusõiduk saab navi- gatsiooniteabe ainult horisontaalsuuna suhtes;
- b) „lähenemisprotseduur glissaadiinfoga (APV)” – inst- rumentaallähenemise protseduur, kus õhusõiduk saab navigatsiooniteabe nii horisontaal- kui ka vertikaal- suuna suhtes, kuid mis ei vasta täppislähenemise nõuetele;
- c) „täppislähenemise protseduur (PA)” – instrumentaallä- henemise protseduur, kus õhusõiduk saab täppislähe- nemise nõuetele vastava navigatsiooniteabe nii hori- sontaal- kui ka vertikaalsuuna suhtes vastavalt asja- omase lennukategooria suhtes kehtestatud miinimum- nõuetele;
- 91) „instrumentaallennuilm (IMC)” – ilmastikutingimused, mille puhul nähtavust, vahemaad pilveni või pilvede kõrgust iseloomustav suurus on väiksem kui visuaallen- nuilma jaoks kindlaks määratud vastav miinimumsuurus;

- 92) „maandumisala” – õhusõidukite startimiseks või maandumiseks ette nähtud liiklusalade osa;
- 93) „lennukõrgus” – õhusõiduki vertikaalsuunalise asukoha üldnimetus, mis võib tähendada suhtelist kõrgust, kõrgust merepinnast või lennutasandit;
- 94) „manööverdusala” – õhusõidukite stardiks, maandumiseks ja ruleerimiseks ette nähtud lennuväljaosa, välja arvatud perroonid;
- 95) „SSR režiim” – SSR radari päringurežiimile omistatud kokkuleppeline tunnus. ICAO Chicago konventsiooni 10. lisas on kindlaks määratud neli režiimi režiimid A, C, S ja vaherežiim (*intermode*);
- 96) „liiklusalade” – õhusõidukite stardiks, maandumiseks ja ruleerimiseks ette nähtud lennuväljaosa, mis koosneb manööverdusala ja perrooni(de)st;
- 97) „öö” – aeg õhtuse päevavalguse lõpu ja hommikuse päevavalguse alguse vahel; päevavalgus lõpeb õhtul, kui päikeseketta keskpunkt asub 6° allpool horisonti, ja algab hommikul, kui päikeseketta keskpunkt asub 6° allpool horisonti;
- 98) „takistus” – paigalseisev (püsiv või ka ajutine) või liikuv objekt või selle osad, mis
- a) asub/asuvad alal, mis on ette nähtud õhusõidukite liikumiseks maal, või
- b) ulatub/ulatuvad lendavate õhusõidukite ohutuse tagamiseks vajalikust kindlaksmääratud pinnast kõrgemale või
- c) asub/asuvad väljaspool neid alasid, kuid kujutab/kujutavad ohtu lennuliiklusele;
- 99) „käitamiskoht” – käitaja või õhusõiduki kapteni valitud koht õhusõiduki maandumiseks, stardiks ja/või ripplasti veoks;
- 100) „õhusõiduki kapten” – õhusõiduki käitaja poolt või üldlennunduse korral õhusõiduki omaniku poolt määratud piloot, kellel on vastav pädevusmärkega kehtiv lennundusluba ja kes vastutab lennu ohutuse eest;
- 101) „rõhkkõrgus” – atmosfäärirõhk väljendatuna kõrgusena merepinnast, mis vastab asjaomasele õhurõhule standardatmosfääris; standardatmosfääri mõiste on kindlaks määratud Chicago konventsiooni 8. lisa 1. osas;
- 102) „psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamine” – ühe või mitme psühhoaktiivse aine tarbimine lennujuhtimisteenust osutava töötaja poolt viisil, mis
- a) kujutab kasutajale otsest ohtu või ohustab teiste elu, tervist või heaolu ja/või
- b) põhjustab või suurendab tööalast, sotsiaalset, vaimset või kehalist probleemi või häiret;
- 103) „keeluala” – piiritletud õhuruum riigi maa-alade või territoriaalvete kohal, kus õhusõidukite lendamine on keelatud;
- 104) „psühhoaktiivsed ained” – alkohol, opioidid, kannabioidid, rahustid ja uinutid, kokaiin, muud psühhostimulaatorid, hallutsinogeenid ning lenduvad lahustid, välja arvatud kohv ja tubakas;
- 105) „radar” – raadiolokatsiooniseade, mis annab teavet objektide kauguse, suuna ja/või kõrguse kohta;
- 106) „kohustusliku raadioside ala (RMZ)” – piiritletud õhuruum, milles lennates peavad õhusõiduki pardal ja kasutuses olema raadiosideseadmed;
- 107) „raadionavigatsiooniteenus” – teenus, mis hõlmab juhtimisteenust või asukohaandmeid õhusõidukite tõhusaks ja ohutuks juhtimiseks ühe või mitme raadionavigatsioonivahendi abil;
- 108) „raadiotelefonside” – raadioside vorm, mis on eelkõige mõeldud teabe vahetamiseks kõne kujul;
- 109) „korduvlennuplaan” – sageli korduvate, regulaarsete, põhi-olemuselt samalaadsete üksiklendude sarja hõlmav lennuplaan, mille käitaja esitab ATS-üksustele säilitamiseks ja korduvkasutamiseks;
- 110) „ettekandepunkt” – kindlaksmääratud geograafiline punkt, mille suhtes võidakse teatada õhusõiduki asukohta;
- 111) „piiranguala” – piiritletud õhuruum riigi maa-alade või territoriaalvete kohal, kus õhusõidukite lendamine on piiratud eritingimustega;
- 112) „marsruudisegment” – marsruudiosa lennuplaanis märgitud kahe teineteisele järgneva määratud punkti vahel;
- 113) „lennurada” – piiritletud riskiülikukujuline osa maalennuväljast/-kopteriväljakust, mis on kohandatud õhusõidukite maandumiseks ja stardiks;

- 114) „lennuraja ootekoht” – lennuraja, takistuste piirangupinna või ILS/MLS kriitilise/tundliku ala kaitsmiseks ette nähtud koht, kus ruleerivad õhusõidukid ja muud sõidukid on kohustatud peatuma ja ootama, välja arvatud juhul, kui lähilennu juhtimise üksus on andnud muud korraldused;
- 115) „nähtavus lennurajal (RVR)” – kaugus, milleni raja teljel paikneva õhusõiduki piloot näeb raja markeerimistähiseid ja tulesid, mis piiravad rada või tähistavad raja telge;
- 116) „lennuohutust mõjutav personal” – isikud, kes oma kohustusi ja ülesandeid valesti täites võivad mõjutada lennuohutust, sealhulgas ka õhusõiduki meeskonnaliikmed, hoolduspersonal ja lennujuhid;
- 117) „purilennuk” – õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud lennu ajal tekib aerodünaamilisest reaktsioonist fikseeritud kandepindadele ning mis ei vaja vabalennuks mootorit; purilennukite hulka kuuluvad ka deltaplaanid, paraplaanid ja muud võrreldavad õhusõidukid;
- 118) „sekundaarradar (SSR)” – radarisüsteem, mis kasutab maapealseid saatjaid/vastuvõtjaid ja õhusõidukite transpondreid;
- 119) „SIGMET-teave” – ilmavaatlusjaama edastatav teave teatavate lennumarsruudil esinevate või oodatavate ilmastikunähtuste kohta, mis võivad mõjutada lennuohutust;
- 120) „signaalmärkide ala” – signaalmärkide jaoks kasutatav lennuvälja osa;
- 121) „oluline punkt” – kindlaksmääratud geograafiline asukoht, mida kasutatakse ATS-marsruudi või õhusõiduki lennutrajektoori kindlaksmääramiseks või muudel navigatsiooni/ATSiga seotud eesmärkidel;
- 122) „eri-VFR-lend” – visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuv lend, mis toimub lähialas lennujuhi loal visuaallennuilmast halvema ilma korral;
- 123) „eksinud õhusõiduk” – õhusõiduk, mis on ettenähtud lennusuunalt oluliselt kõrvale kaldunud või teatanud eksimisest;
- 124) „jälgimisradar” – radarseadmed, mida kasutatakse õhusõiduki kauguse ja suuna määramiseks;
- 125) „ruleerimine” – õhusõidukite liikumine lennuväljal oma jõuseadmete abil, välja arvatud start ja maandumine;
- 126) „ruleerimistee” – õhusõidukite ruleerimiseks eraldatud liikumistee maalennuväljal, mis on ette nähtud lennuvälja eri osade ühendamiseks:
- a) „õhusõidukite seisuplatsi ruleerimisriba” – ruleerimisteenena märgistatud perrooni osa, mis on õhusõidukitele ette nähtud ainult seisuplatsile ruleerimiseks;
 - b) „perrooni ruleerimistee” – ruleerimisteede võrgu perroonil asuv osa, mis on ette nähtud ruleerimiseks perroonil;
 - c) „kiirruleerimistee” – rajaga teravnurga all ühendatud ruleerimistee, mis võimaldab maandunud lennukitel lahkuda rajalt suurema kiirusega, kui see oleks võimalik muude ruleerimisteede kasutamisel, vähendades sellega rajal viibimise aega;
- 127) „territoorium” – maismaa-alad ja nendega ühenduses olevad territoriaalveed, mis kuuluvad riigi suveräänsete õiguste, kontrolliõiguse, kaitse või mandaadi alla;
- 128) „lävi” – maandumiseks kõlbliku rajaosa algus;
- 129) „arvestuslik üldlennuaeg” –
- a) aeg, milleks IFR-lendude puhul on arvestuslik lennu-aeg, mis kulub õhusõiduki stardist kuni saabumiseni navigatsiooniseadmetega kindlaks määratud punkti kohale, kust on kavandatud alustada instrumentaallähenemist, või kui sihtlennuväljal puuduvad navigatsiooniseadmed, siis õhusõiduki saabumiseni sihtlennuvälja kohale;
 - b) VFR-lendude puhul arvestuslik lennu-aeg, mis kulub õhusõiduki stardist kuni saabumiseni sihtlennuvälja kohale;
- 130) „teekonnajoon” – õhusõiduki lennutrajektoori projektsioon maapinnale, mille suunda väljendatakse tavaliselt kraadides meridiaani põhjasuunast arvates (geograafilise, magnet- või tingsuunana);
- 131) „soovitus liiklusohu vältimiseks” – lennuliiklusteenindusüksuse soovitus manöövrите kohta, mis on piloodile abiks kokkupõrke vältimisel;
- 132) „liiklusinfo” – lennuliiklusteenindusüksuse antud teave, mille eesmärk on juhtida piloodi tähelepanu teistele teadaolevatele või märgatud õhusõidukitele, mis asuvad tema õhusõiduki või tema poolt valitud marsruudi läheduses, ning abistada piloodi kokkupõrke vältimisel;

- 133) „juhtimise üleandmise punkt” – kindlaksmääratud punkt õhusõiduki lennutrajektoiril, kus vastutus õhusõiduki lennujuhtimise eest läheb ühelt lennujuhtimisüksuselt või üksuse osalt teisele;
- 134) „üleminekukõrgus” – kõrgus merepinnast, millel või millest allpool toimub õhusõiduki vertikaalsuunalise asukoha kindlaksmääramine kõrgusena keskmisest merepinnast;
- 135) „üleminekutasand” – alumine kasutatav lennutasand üleminekukõrgusest kõrgemal;
- 136) „kohustusliku transpondri ala (TMZ)” – piiritletud õhuruum, milles lennates peavad õhusõiduki pardal ja kasutuses olema õhurõhu järgi kõrgust merepinnast mõõtvad transpondrid;
- 137) „tundmatu õhusõiduk” – õhusõiduk, mida on nähtud mingis piirkonnas lendamas või mille lendamisest on teatatud, kuid mida ei ole tuvastatud;
- 138) „mehitamata vabalennuõhupall” – õhust kergem jõuseadmeta ja mehitamata vabalt lendav õhusõiduk;
- 139) „VFR” – visuaallennureegleid tähistav lühend;
- 140) „VFR-lend” – visuaallennu reeglite järgi toimuv lend;
- 141) „nähtavus” – lennunduses üks järgmisest kahest, olenevalt sellest, kumb on suurem:
- a) suurim kaugus, kust on nähtav ja äratuntav maapinna lähedal heledal taustal asuv sobivas suuruses must objekt;
 - b) suurim kaugus, kust vaateväljas asuvat valgusallikat tugevusega umbes 1 000 kandelat on võimalik valgustamata taustal näha ja identifitseerida;
- 142) „visuaallennuilm” – ilmastikutingimused, mille puhul nähtavust, vahemaad pilveni või pilvede kõrgust iseloomustav suurus on sama suur või suurem kui visuaallennu ilma jaoks kindlaks määratud vastav miinimumsuurus;
- 143) „VMC” – visuaallennu ilma tähistav lühend.

Artikkel 3

Nõuete täitmine

Liikmesriigid peavad tagama käesoleva määruse lisas sätestatud ühiste lennureeglite ja sätete järgimise, ilma et see piiraks

määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 14 kohaste paindlikkussätete ning määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 13 kohaste kaitsemeetmete kohaldamist.

Artikkel 4

Eritoimingutega seotud erandid

1. Järgmisi toiminguid tegevate üksuste nõudmisel võib pädev asutus lubada erandeid käesolevas määruses sätestatud erinõuetest, et asjaomased üksused saaksid teha avalike huvidega seotud toiminguid ning korraldada asjaomaste toimingute ohutuks tegemiseks vajalikke koolitusi:

- a) politsei- ja tollioperatsioonid;
- b) liiklusseire- ja järelevalveoperatsioonid;
- c) riigiasutuste poolt või nende nimel tehtav keskkonnakontroll;
- d) otsingu- ja päästetööd;
- e) lennud arstiabi osutamiseks;
- f) evakueerimine;
- g) tuletõrjetööd;
- h) erandid, mis on vajalikud selleks, et tagada riigijuhte, ministreid ja nendega samaväärsetel positsioonil asuvaid riigitegelasi teenindavate lendude turvalisus.

2. Eespool nimetatud erandeid lubanud pädev asutus peab teavitama EASAt asjaomase erandi laadist hiljemalt kaks kuud pärast erandi heakskiitmist.

3. Käesolev artikkel ei piira artikli 3 sätete kohaldamist ning seda võib kohaldada juhul, kui lõikes 1 loetletud toiminguid ei ole võimalik teha operatiivlendude raames või kui kõnealuste toimingute suhtes ei ole mõnel muul põhjusel võimalik kohaldada käesolevas määruses sisalduvaid paindlikkussätteid.

Artikkel 5

Erinevused

1. Pärast käesoleva määruse jõustumist teevad liikmesriigid hiljemalt käesoleva määruse kohaldamise kuupäevaks järgmist:

- a) esitavad ICAO-le ametliku teate, et nad on kõrvaldanud kõik käesoleva määrusega hõlmatud erinevused ICAO standarditest ja soovituslikest tavadest, millest nad varem on teatanud, välja arvatud sellised erinevused, mis on seotud esmatahtsate julgeoleku- või kaitsepoliitika huvide järgimisega vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 13;

- b) teavitavad ICAO-d ühiselt kokku lepitud erinevustest, mis on esitatud käesoleva määruse lisa täiendustes.

2. Kooskõlas Chicago konventsiooni 15. lisaga peab iga liikmesriik vastavalt käesoleva artikli lõike 1 punktile b avaldama oma lennundusteabe kogumikus ühiselt kokku lepitud ja ICAO-le teatatud erinevused ning kõik muud sätted, mis on vajalikud kohalike julgeoleku- ja kaitsehuvide järgimiseks vastavalt käesoleva artikli lõike 1 punktile a.

Artikkel 6

Muudatuste jälgimine

1. Pärast käesoleva määruse jõustumist kehtestab komisjon koostöös Eurocontroli ja EASAg pideva protsessi, mille raames tehakse järgmist:

- a) tagatakse, et kõiki Chicago konventsiooni raames vastu võetud ja käesoleva määruse reguleerimisalaga seotud muudatusi jälgitakse ja analüüsitakse, ning
- b) vajaduse korral töötatakse välja ettepanekud käesoleva määruse lisa muutmiseks.

2. Käesoleva määruse artikli 5 sätteid, mis on seotud erinevuste kõrvaldamise, nendest teatamise ning asjaomase teabe avaldamisega lennundusteabe kogumikus, ning artikli 7 sätteid, mis käsitlevad lisa muudatusi, kohaldatakse vastavalt vajadusele.

Artikkel 7

Lisa muudatused

1. Lisa muudetakse vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 5 lõikele 3.

2. Lõikes 1 osutatud muudatused võivad muu hulgas sisaldada ka selliseid muudatusi, mille eesmärk on tagada kooskõla õigusaktidega pärast käesoleva määruse reguleerimisala võimaliku laiendamist nii, et see hõlmab peale ICAO 2. lisa ka muid ICAO lisasid ja dokumente, või muudatusi, mis tulenevad eespool nimetatud ICAO lisade ja dokumentide ajakohastamisest või mis tahes asjakohaste ELi õigusaktide muutmise.

Artikkel 8

Ülemineku- ja lisameetmed

1. Liikmesriigid, kes on enne käesoleva määruse jõustumist vastu võtnud ICAO standardeid täiendavad lisasätted, tagavad kõnealuste sätete kooskõla käesoleva määrusega.

2. Käesoleva artikli kohaldamisel ei käsitata sellised ICAO standardeid täiendavaid lisasätteid Chicago konventsiooniga vastuolus olevate sätetena. Liikmesriigid avaldavad sellised täiendavad sätted ja mis tahes muu teabe, mille kohta pädev asutus käesoleva määruse kohaselt peab otsuse vastu võtma, oma lennundusteabe kogumikus. Liikmesriigid teavitavad kõnealustest täiendavatest sätetest ja teabest komisjoni ja EASAt hiljemalt kaks kuud pärast käesoleva määruse jõustumist või lisasätte vastuvõtmist.

Artikkel 9

Ohutusunõuded

Pärast käesoleva määruse jõustumist, ilma et see piiraks artikli 7 sätete kohaldamist, tagavad liikmesriigid olemasoleva ohutustaseme säilitamiseks või suurendamiseks, et enne varem kohaldatud protseduuride tegelikku muutmist tehakse kõiki käesoleva määruse rakendamise aspekte käsitleva ohutusjuhtimisprotsessi raames rakenduskava riskianalüüs, mis muu hulgas hõlmab ohtude tuvastamist ning riskide hindamist ja maandamist. Riskide maandamine võib hõlmata artikli 3 kohaldamist.

Artikkel 10

Määruste (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 1265/2007 ja (EL) nr 255/2010 ning rakendusmääruse (EL) nr 1035/2011 muudatused

1. Määrust (EÜ) nr 730/2006 muudetakse järgmiselt:

- a) artikli 2 punktid 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„3. „IFR” – instrumentaallennureegleid tähistav lühend;

4. „VFR” – visuaallennureegleid tähistav lühend;”.

2. Määrust (EÜ) nr 1033/2006 muudetakse järgmiselt:

- a) artikli 2 lõike 2 punkt 8 asendatakse järgmisega:

„8. „IFR” – instrumentaallennureegleid tähistav lühend;”;

- b) artikli 3 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Lisas täpsustatud sätteid kohaldatakse kõikide käesoleva määrusega hõlmatud lendude lennuplaanide esitamise, heakskiitmise ja levitamise suhtes ning kõikide selliste muudatuste suhtes, mis tehakse vastavalt käesolevale määrusele lennuplaani lennueelse etapi mis tahes võtmekomponenti.”;

c) lisa pealkiri ja punkt 1 asendatakse järgmisega:

„Artikli 3 lõikes 1 osutatud sätted

1. Komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 (*) 4. jaotis.

(*) ELT L 281, 13.10.2012, lk 1.”

3. Määrust (EÜ) nr 1794/2006 muudetakse järgmiselt:

a) artikli 2 punktid c ja d asendatakse järgmisega:

„c) „IFR” – instrumentaallennureegleid tähistav lühend;

d) „VFR” – visuaallennureegleid tähistav lühend;”.

4. Määrust (EÜ) nr 1265/2007 muudetakse järgmiselt:

a) artikli 2 punkt 5 asendatakse järgmisega:

„5. „visuaallennureeglite järgi toimuvad lennud (VFR-lennud)” – kõik visuaallennureeglite kohaselt käitatavad lennud;”.

5. Määrust (EL) nr 255/2010 muudetakse järgmiselt:

a) artikli 2 punkt 3 asendatakse järgmisega:

„3. „IFR” – instrumentaallennureegleid tähistav lühend;”.

6. Rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 muudetakse järgmiselt:

a) II lisa punkti 4 alapunktis a asendatakse viide „2. lisa õhusõidueeskirjade kohta (10. trükk, juuli 2005)” viitega „rakendusmäärus (EL) nr 923/2012”;

b) II lisa punkti 4 alapunktis c muudetakse viidet „11. lisa lennuliiklusteenuste kohta, 13. trükk, juuli 2001, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 47-B”, lisades selle lõppu teksti „ja vajaduse korral rakendusmäärus (EL) nr 923/2012”;

c) III lisa punkti 2 alapunktis b muudetakse viidet „11. lisa lennuliiklusteenuste kohta, 13. trükk, juuli 2001, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 47-B”, lisades selle lõppu teksti „ja vajaduse korral rakendusmäärus (EL) nr 923/2012”.

Artikkel 11

Jõustumine

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnenal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 4. detsembrist 2012.

2. Erandina lõike 1 teisest lõigust võivad liikmesriigid otsustada käesoleva määruse sätteid kuni 4. detsembrini 2014 mitte kohaldada.

Kui liikmesriik soovib eespool nimetatud võimalust kasutada, teatab ta komisjonile ja EASA-le kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 12 lõikega 1 erandi põhjused ja kestuse ning esitab käesoleva määruse rakendamiseks kavandatud meetmed ning sellekohase ajakava.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 26. september 2012

Komisjoni nimel
president

José Manuel BARROSO

LISA

LENNUREEGLID**1. JAOTIS*****Lennud avamere kohal*****SERA.1001. Üldist**

- a) Avamere kohal käitavate lendude suhtes kohaldatakse eranditult üksnes Chicago konventsiooni 2. lisa sätestatud eeskirju. Selleks et tagada lennuliiklusteenuste järjepidevus ning nende sujuv osutamine eelkõige funktsionaalsetes õhuruumiosades, võib Chicago konventsiooni 11. lisa sätteid kohaldada avamere kohal asuvas õhuruumis samamoodi, nagu neid kohaldatakse liikmesriikide territooriumide kohal. See ei piira riiklike õhusõidukite käitamist Chicago konventsiooni artikli 3 alusel. Samuti ei piira see liikmesriikide kohustusi, mis on seotud õhusõidukite ohutu, tõhusa ja kiire käitamise tagamisega lennuinfo piirkondades, kus nad vastutavad lennuliiklusteenuste osutamise eest kooskõlas ICAO piirkondlike lennunduslepingutega.
- b) Selliste avamerealade puhul, kus liikmesriik on kooskõlas ICAO piirkondlike lennunduslepingutega kohustunud tagama lennuliiklusteenuste osutamise, määrab lennuliiklusteenuste (ATS) osutaja asjaomane liikmesriik.

2. JAOTIS***Kohaldatavus ja nõuete järgimine*****SERA.2001. Kohaldatavus**

Ilma et see piiraks punkti SERA.1001 sätete kohaldamist, kohaldatakse käesolevat määrust kooskõlas artikliga 1 eelkõige järgmiste õhuruumikasutajate ja õhusõidukite suhtes:

- a) õhuruumikasutajad ja õhusõidukid, kes/mis lendavad ELi, ELi piires või EList väljapoole;
- b) õhuruumikasutajad ja õhusõidukid, millel on ELi liikmesriigi riikkondsus ja registreerimistunnused ning mida käitatakse mis tahes õhuruumis nii, et see ei oleks vastuolus selles riigis avaldatud lennureeglitega, kelle jurisdiktsioon kehtib territooriumil, millest asjaomane õhusõiduk üle lendab.

Käesolevat määrust kohaldatakse ka liikmesriikide pädevate asutuste, aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning õhusõidukite asjakohaste maapealsete käitajate suhtes.

SERA.2005. Lennureeglite järgimine

Õhusõiduki käitamisel nii õhus, lennuvälja liiklusalal kui ka käitamiskohas tuleb järgida üldreegleid, kohaldatavaid piirkondlikke õigusakte ja lennu ajal lisaks ka järgmisi reegleid:

- a) visuaallennureeglid või
- b) instrumentaallennureeglid.

SERA.2010. Kohustused

- a) Õhusõiduki kapteni kohustused

Õhusõiduki kapten vastutab õhusõiduki käitamise eest käesoleva määruse kohaselt, sõltumata sellest, kes õhusõidukit juhib, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki kapten leiab, et käesoleva määruse nõuete eiramine on ohutuse huvides mõõdapääsmatult vajalik.

- b) Lennueelsed toimingud

Õhusõiduki kapten peab enne lendu tutvuma kogu tema käsutuses oleva teabega, mis on vajalik kavandatava lennu nõuetekohaseks käitamiseks. Lennuvälja lähedusest kaugemale suunduvate lendude ja kõikide IFR-lendude puhul peab õhusõiduki kapten hoolikalt analüüsima nii hetkeilma kui ka ilmaprognoosi ning pidama silmas kütusevajadust ning alternatiivseid tegutsemisvõimalusi juhuks, kui lennuplaani järgimine osutub võimatuks.

SERA.2015. Õhusõiduki kapteni õigused

Õhusõiduki kaptenil on oma kohustuste täitmise ajal õhusõidukiga seotud otsuste vastuvõtmisel lõplik sõnaõigus.

SERA.2020. Psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamine

Isikud, kes oma töökohustusi täites võivad mõjutada lennuohutust (lennuohutust mõjutav personal), ei tohi töökohustuste täitmise ajal olla töövõime langust põhjustavate psühhoaktiivsete ainete mõju all. Kõnealustel isikutel on psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamine keelatud.

3. JAOTIS**Üldreeglid ja kokkupõrgete vältimine****1. PEATÜKK****Isikute ja vara kaitsmine****SERA.3101. Õhusõiduki hoolimatu või vastutustundetult käitamine**

Õhusõidukit ei tohi käitada hoolimatul ega vastutustundetult viisil, mis seab ohtu teiste inimeste elu või vara.

SERA.3105. Minimaalsed lennukõrgused

Õhusõidukeid tuleb linnade, alevite või asulate tihedalt asustatud piirkondade või inimeste vabaõhukogunemiste kohal käitada sellisel kõrgusel, mis võimaldab hädaolukorras maanduda nii, et ei tekiks põhjendamatut ohtu maapinnal asuvatele inimestele ega varale, välja arvatud juhul, kui see on vajalik stardiks või maandumiseks või kui pädev asutus on andnud vastava loa. VFR-lendude minimaalsed lennukõrgused on sätestatud punkti SERA.5005 alapunktis f ja IFR-lendude minimaalsed lennukõrgused on sätestatud punkti SERA.5015 alapunktis b.

SERA.3110. Reisilennukõrgused

Reisilennukõrgused, kus lendu või selle osa käitatakse, peavad olema kindlaks määratud:

- a) lennutasanditena, kui lennatakse kas alumisel kasutataval lennutasandil või sellest kõrgemal või üleminekukõrgusest kõrgemal (vajaduse korral);
- b) kõrgustena merepinnast, kui lennatakse alumisest kasutatavast lennutasandist allpool või üleminekukõrgusel või sellest allpool (vajaduse korral).

SERA.3115. Õhusõidukist esemete või ainete puistamine või piserdamine

Õhusõidukilt võib esemeid/aineid puistata või piserdada ainult kooskõlas järgmisega:

- a) ELi õigusaktid või vajaduse korral liikmesriikide poolt õhusõidukite käitamise valdkonnas vastu võetud õigusaktid ning
- b) lennuliiklusteenindusüksuse antud mis tahes asjaomane teave, nõuanne ja/või luba.

SERA.3120. Pukseerimine

Õhusõidukit või muud objekti võib õhusõidukiga pukseerida ainult kooskõlas järgmisega:

- a) ELi õigusaktid või vajaduse korral liikmesriikide poolt õhusõidukite käitamise valdkonnas vastu võetud õigusaktid ning
- b) lennuliiklusteenindusüksuse antud mis tahes asjaomane teave, nõuanne ja/või luba.

SERA.3125. Langevarjuhüpped

Langevarjuhüppeid, v.a hädaolukorras tehtud langevarjuhüpped, võib sooritada ainult kooskõlas järgmisega:

- a) ELi õigusaktid või vajaduse korral liikmesriikide poolt õhusõidukite käitamise valdkonnas vastu võetud õigusaktid ning
- b) lennuliiklusteenindusüksuse antud mis tahes asjaomane teave, nõuanne ja/või luba.

SERA.3130. Vigurlennud

Vigurlende võib sooritada ainult kooskõlas järgmisega:

- a) ELi õigusaktid või vajaduse korral liikmesriikide poolt õhusõidukite käitamise valdkonnas vastu võetud õigusaktid ning
- b) lennuliiklusteenindusüksuse antud mis tahes asjaomane teave, nõuanne ja/või luba.

SERA.3135. Grupilennud

Grupilende võib sooritada vaid juhul, kui kõik lennugrupis osalevate õhusõidukite kaptenid on lennud eelnevalt planeerinud ja ette valmistanud; kontrollitavas õhuruumis toimuva grupilennu puhul tuleb järgida pädeva asutuse sätestatud tingimusi. Kõnealused tingimused hõlmavad järgmist:

- a) üks õhusõidukite kaptenitest määratakse lennugrupi juhiks;
- b) lennugrupp navigeerib ja edastab asukohateateid nagu üks õhusõiduk;
- c) lennugrupi juht ja teiste grupis lendavate õhusõidukite kaptenid vastutavad omahajutuse eest lennugrupis osalevate õhusõidukite vahel nii lennugrupi kogunemisel ja lahkuminekul kui ka lennugrupis sooritatavatel mis tahes manööveritel ning
- d) riiklike õhusõidukite puhul peab iga grupilennus osalev õhusõiduk püsima teistest grupilennus osalevatest õhusõidukitest ja lennugruppi juhtivast õhusõidukist kül-, piki- ja kõrgussuunas Chicago konventsioonis sätestatud maksimaalsetel kaugustel. Muude kui riiklike õhusõidukite puhul ei tohi lennugrupis osalev õhusõiduk olla lennugruppi juhtivast õhusõidukist kaugemal kui 1 km (0,5 NM) kül- ja pikisuunas ning 30 m (100 jalga) kõrgussuunas.

SERA.3140. Mehitamata vabalennuõhupallid

Mehitamata vabalennuõhupalle käitatakse nii, et see kujutaks endast võimalikult väikest ohtu isikutele, varale või teistele õhusõidukitele ning vastaks 2. liites sätestatud tingimustele.

SERA.3145. Keelu- ja piirangualad

Õhusõidukeid ei käitata keelu- ja piirangualadel, mille kohta on kehtestatud korras avaldatud üksikasjalikud andmed, välja arvatud juhul, kui käitamine toimub vastavalt piirangu tingimustele või selle liikmesriigi loal, kelle territooriumi kohal asjaomane keelu- või piiranguala asub.

2. PEATÜKK**Kokkupõrgete vältimine****SERA.3201. Üldist**

Käesoleva määruse sätted ei vabasta õhusõiduki kaptenit kohustusest võtta meetmeid, kaasa arvatud ACAS-süsteemi eelhoiatustel rajanevad kokkupõrke vältimise manöövrivõimalused, mis aitavad kokkupõrget kõige paremini ära hoida.

SERA.3205. Tegutsemine teise õhusõiduki läheduses

Õhusõidukeid käitatakse üksteisest piisavalt kaugel, et vältida kokkupõrkeohtu.

SERA.3210. Eesõigus

- a) Õhusõiduk, millel on teise õhusõiduki suhtes eesõigus, peab säilitama oma kursi ja kiiruse.
- b) Õhusõiduk, mis on kindlaks teinud, et teise õhusõiduki manööverduisvõime on puudulik, annab kõnealusele õhusõidukile teed.
- c) Õhusõiduk, mis peab allpool loetletud eeskirjade kohaselt teisele õhusõidukile teed andma, peab vältima kõnealusest õhusõidukist möödumist alt-, ülalt- või eestpoolt, välja arvatud juhul, kui mõeldakse piisaval kaugusel ning võetakse arvesse õhusõiduki tekitatavat keerisjälge.
 - 1) *Lähenemine vastaskursil.* Kahe õhusõiduki vastaskursil või ligikaudsel vastaskursil lähenemisel tekkiva kokkupõrkeohtu korral peavad mõlemad õhusõidukid pöörama paremale.

- 2) *Lähenemine lõikuval kursil.* Kui kaks õhusõidukit lähenevad üksteisele samal või ligikaudu samal lennukõrgusel oleval lõikuval kursil, peab õhusõiduk andma teed paremalt lähenevale õhusõidukile, välja arvatud järgmistel juhtudel:
- i) õhust raskem mootoriga õhusõiduk annab teed õhulaevadele, purilennukitele ja õhupallidele;
 - ii) õhulaevad peavad andma teed purilennukitele ja õhupallidele;
 - iii) purilennukid peavad andma teed õhupallidele;
 - iv) mootoriga õhusõidukid peavad andma teed õhusõidukile, mis pukseerib teist õhusõidukit või objekti.
- 3) *Järelejõudmine.* Järelejõudev õhusõiduk on õhusõiduk, mis läheneb teisele õhusõidukile tagantpoolt suunast, mis moodustab alla 70° nurga teise õhusõiduki pikitelje kaudu kulgeva sümmeetriasandiga; see tähendab, et järelejõudev õhusõiduk on ees lendava õhusõiduki suhtes asendis, mis ei võimalda järelejõudvast sõidukist öisel ajal näha ees lendava õhusõiduki vasak- (pakpoordi) ega parempoolset (tüürpoordi) navigatsioonituld. Ees lendaval õhusõidukil on eesõigus ning järelejõudev õhusõiduk peab edasise lähenemise vältimiseks tegema pöörde paremale, sõltumata sellest, kas ta ise on tõusul, laskumisel või horisontaallennul, ning pärast seda ei vabasta ükski kahe asjaomase õhusõiduki omavahelise asendi muutus järelejõudvat õhusõidukit teeandmise kohustusest enne, kui see on ees lendavast õhusõidukist täielikult möödunud ja saavutanud piisava edumaa.
- i) *Järelejõudmine purilennukite puhul.* Teisele purilennukile järele jõudev purilennuk võib pöörata kas vasakule või paremale.
- 4) *Maandumine.* Lendav või maa- või veepinnal liikuv õhusõiduk peab andma teed maanduvale või maandumiseelset lähenemist lõpetavale õhusõidukile.
- i) Kui vähemalt kaks õhust raskemat õhusõidukit on maandumiseelset lähenemisel lennuväljale või käitamiskohale, peab kõrgemal asuv õhusõiduk andma teed madalamal asuval õhusõidukile, kuid madalamal asuv õhusõiduk ei või kasutada kõnealust reeglit selleks, et lennata maandumiseelset lähenemist lõpetava õhusõiduki ette või sellest mööduda. Õhust raskem mootoriga õhusõiduk peab andma teed purilennukitele.
 - ii) *Hädamaandumine.* Õhusõiduk peab andma teed teisele õhusõidukile, kui on teada, et see sooritab hädamaandumist.
- 5) *Start.* Lennuvälja manööverdusalal ruleeriv õhusõiduk peab andma teed startivale või startimist alustavale õhusõidukile.
- d) *Õhusõidukite, inimeste ja sõidukite liiklemine maapinnal*
- 1) Lennuvälja liiklusalal või käitamiskoha vastavas osas ruleeriva kahe õhusõiduki kokkupõrke ohu tekkimisel kohaldatakse järgmisi reegleid:
- i) kui kaks õhusõidukit lähenevad üksteisele vastaskursil või ligikaudsel vastaskursil, peavad mõlemad õhusõidukid peatuma või võimaluse korral pöörama paremale, nii et nad oleksid üksteisest piisavalt kaugel;
 - ii) kui kaks õhusõidukit lähenevad üksteisele lõikuval kursil, peab õhusõiduk andma teed paremalt lähenevale õhusõidukile;
 - iii) teisele õhusõidukile järele jõudev õhusõiduk peab andma ees liikuvale õhusõidukile eesõiguse ja püsima asjaomasest õhusõidukist piisaval kaugusel.
- 2) Kontrollitava lennujaama manööverdusalal ruleeriv õhusõiduk peab peatuma ja ootama iga lennuraja ootejoone juures, välja arvatud juhul, kui lähilennujuhtimisüksus on andnud lennurajale sisenemiseks või selle ületamiseks asjaomasele õhusõidukile konkreetse loa.
- 3) Manööverdusalal ruleeriv õhusõiduk peab ootamiseks peatuma iga sisselülitatud stopptule juures ning võib kooskõlas alapunktiga 2 edasi liikuda siis, kui stopptuled on välja lülitatud.
- 4) *Inimeste ja sõidukite liiklemine lennuväljal*
- i) Inimeste ja sõidukite, sh pukseeritavate õhusõidukite liiklemist lennuvälja manööverdusalal peab juhtima vastavalt vajadusele lähilennujuhtimisüksus, et tagada nii inimeste ja sõidukite kui ka maanduvate, ruleerivate ja startivate õhusõidukite ohutus.

ii) Piiratud nähtavuse protseduuride korral kohaldatakse järgmist:

- A) lennuvälja manööverdusalal tohib tegutseda vaid hädavajalik hulk inimesi ja sõidukeid ning erilist tähelepanu tuleb pöörata nõudele kaitsta ILSi-/MLSi-tundlikke alasid, kui kasutatakse II või III kategooria instrumendi täppislähenemist;
- B) kui alapunkti iii sätetest ei tulene teisiti, määrab sõidukite ja ruleerivate õhusõidukite minimaalse hajutuse aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ANSP) ning selle kinnitab pädev asutus, võttes arvesse olemasolevaid seadmeid;
- C) kui ühel ja samal lennurajal kasutatakse pidevalt korraga ILS või MLS II või III kategooria täppislähenemist, tuleb rangemaid ILSi- ja MLSi-tundlikke ja kriitilisi alasid kaitsta.

iii) Hädaolukorras sõidukile appi suunduvatele päästesõidukitele tuleb anda eesõigus kogu muu maapinnal toimuva liikluse suhtes.

iv) Vastavalt alapunkti iii sätetele peavad manööverdusalal liikuvad sõidukid täitma järgmisi nõudeid:

- A) sõidukid ja õhusõidukeid pukseerivad sõidukid peavad andma teed maanduvatele, startivatele ja ruleerivatele õhusõidukitele;
- B) sõidukid peavad teed andma muudele õhusõidukit pukseerivatele sõidukitele;
- C) sõidukid peavad teed andma muudele sõidukitele kooskõlas lennuliiklusteenindusüksuse juhistega;
- D) olenemata punktide A, B ja C sätetest peavad õhusõidukeid pukseerivad sõidukid täitma lähilennujuhtimissüsteemi juhiseid.

SERA.3215. Õhusõidukite tuled

a) Kui alapunktist e ei tulene teisiti, peavad kõigil lendavatel õhusõidukitel öisel ajal olema sisse lülitatud järgmised tuled:

- 1) kokkupõrke-hoiatustuled, mis on ette nähtud õhusõiduki märkamise hõlbustamiseks, ning
- 2) navigatsioonituled, mis on ette nähtud õhusõiduki lennutrajektoori määramiseks vaatleja poolt; samal ajal ei või kasutada muid navigatsioonituledega sarnanevaid tulesid, mis võivad vaatlejat eksitada, või
- 3) õhupallide puhul asukohatuled.

b) Kui alapunktist e ei tulene teisiti, kohaldatakse öisel ajal järgmisi nõudeid:

- 1) kõikidel lennuvälja liiklusalal liikuvatel õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud navigatsioonituled, mis on ette nähtud õhusõiduki suhtelise liikumistrajektoori määramiseks vaatleja poolt; samal ajal ei tohi kasutada muid navigatsioonituledega sarnanevaid tulesid, mis võivad vaatlejat eksitada;
- 2) kõikidel lennuvälja liiklusalal liikuvatel õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud nende gabariite otstarbekohaselt märkivad tuled, välja arvatud juhul, kui õhusõidukid on statsionaarselt või muul viisil piisavalt valgustatud;
- 3) kõikidel lennuvälja liiklusalal ruleerivatel või pukseeritavatel õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud tuled, mis on ette nähtud õhusõiduki märkamise hõlbustamiseks, ning
- 4) kõikidel lennuvälja liiklusalal asuvatel töötava mootoriga õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud tuled, mis tähistavad töötava mootoriga õhusõidukit.

c) Kui alapunktist e ei tulene teisiti, peavad kõikidel lendavatel õhusõidukitel, millel on alapunkti a alapunkti 1 kohased kokkupõrke-hoiatustuled, olema kõnealused tuled sisse lülitatud ka päeval ajal.

d) Kui alapunktist e ei tulene teisiti, kohaldatakse kõikide õhusõidukite suhtes järgmisi nõudeid:

1) kõikidel lennuvälja liiklusalal ruleerivatel või pukseeritavatel õhusõidukitel, millel on alapunkti b alapunkti 3 kohased kokkupõrke-hoiatustuled, või

2) kõikidel lennuvälja liiklusalal asuvatel õhusõidukitel, millel on alapunkti b alapunkti 4 kohased tuled,

peavad eespool nimetatud tuled olema sisse lülitatud ka päeval ajal.

e) Piloot võib alapunktide a, b, c ja d nõuetele vastavad vilkuvad tuled välja lülitada või nende heledust vähendada järgmistel juhtudel:

1) kui need segavad või tõenäoliselt segavad ülesannete rahuldavat täitmist või

2) kui need segavad või tõenäoliselt segavad õhusõiduki vaatlemist väljastpoolt.

SERA.3220. Jäljendatud instrumentaallennud

Õhusõiduk võib lennata jäljendatud instrumentaallennutingimustes vaid juhul, kui on täidetud järgmised nõuded:

a) õhusõiduk on varustatud töökorras kompleksse kaksikjuhtimissüsteemiga ning

b) teisel piloodistmel on nõuetekohase kvalifikatsiooniga piloot (käesolevates lennureeglites „ohutuspiloot”), kes on jäljendatud instrumentaallennutingimustes lendava isiku ohutuspiloot. Ohutuspiloodil peab olema piisav vaateväli õhusõidukist ettepoole ja külgsuundades või õhusõidukis peab olema ohutuspiloodiga sidet pidav pädev vaatleja, kes on paigutatud nii, et tema vaateväli täiendaks piisaval määral ohutuspiloodi vaatevälja.

SERA.3225. Lennutegevus lennuväljal ja selle läheduses

Õhusõiduki käitamisel lennuväljal või selle läheduses tuleb teha järgmist:

a) jälgida kokkupõrgete vältimiseks lennuväljaliiklust;

b) sujuvalt liituda teiste õhusõidukite liikumisega või hoida sellest eemale;

c) kõik maandumiseelsed ja stardijärgsed pöörded (välja arvatud õhupallide puhul) tuleb sooritada vasakule, kui lennujuhtimisüksus (ATC) ei ole määranud või juhendanud teisiti;

d) maanduda ja startida tuleb vastu tuult (välja arvatud õhupallide puhul), kui lennuohutuse huvides või radade asendi või teiste liiklejate tõttu ei ole soovitatav eelistada muud suunda.

SERA.3230. Vesilennutegevus

a) Kui kahe õhusõiduki või õhu- ja veesõiduki üksteisele lähenemisel tekib kokkupõrkeoht, peab õhusõiduk liiklemisel pöörama erilist tähelepanu hetkeolukorrale ja teise õhu- või veesõiduki tehnilistele omadustele ja selle suutlikkuse piirangutele.

1) *Lähenemine lõikuval kursil.* Õhusõiduk peab andma teed paremalt lähenevale õhu- või veesõidukile ja püsima sellest piisaval kaugusel.

2) *Lähenemine vastaskursil.* Õhusõiduk, mis läheneb vastaskursil või ligikaudsel vastaskursil liikuvale õhu- või veesõidukile, peab pöörama paremale ja püsima piisaval kaugusel.

3) *Järelejõudmine.* Ees liikuvale õhu- või veesõidukil on eesõigus ning järelejõudev õhusõiduk peab muutma liikumissuunda ja püsima ees liikuvast õhu- või veesõidukist piisavalt kaugusel.

4) *Maandumine ja startimine.* Veele maanduv või veelt startiv õhusõiduk peab võimaluse korral püsima piisavalt kaugel kõikidest veesõidukitest ja mitte segama nende liikumist.

- b) *Veealadel kasutatavate õhusõidukite tuled.* Öösel või mis tahes muul pädeva asutuse ette nähtud ajavahemikul peavad veealadel kasutatavatel kõikidel õhusõidukitel olema sisse lülitatud tuled, mis vastavad rahvusvahelise laevakokkupõrke vältimise eeskirja 1972. aasta konventsiooni nõuetele; kui see aga ei ole otstarbekohane, peab veealal kasutatav õhusõiduk kasutama tulesid, mis on omadustelt ja paigutuselt võimalikult sarnased rahvusvaheliste õigusaktidega nõutavate tuledega.

3. PEATÜKK

Märguanded

SERA.3301. Üldist

- a) Käesoleva määruse 1. liites esitatud märguannete nägemisel või vastuvõtmisel peab õhusõiduk tegutsema kooskõlas kõnealuses liites esitatud märguannete tõlgendustega.
- b) Käesoleva määruse 1. liites esitatud märguandeid võib kasutada vaid selles liites esitatud tähenduses. Kõnealuseid märguandeid võib kasutada ainult 1. liites sätestatud eesmärgil ning keelatud on kasutada muid märguandeid, mida võidakse ekslikult segamini ajada selles liites esitatud märguannetega.
- c) Märguandja vastutab õhusõidukile selgete ja täpsete standardmärguannete edastamise eest, kasutades 1. liites esitatud märguandeid.
- d) Märguandja ülesandeid võib täita ainult vastava ettevalmistuse ning kvalifikatsiooniga isik, kellele on asjaomase ühingu poolt või riigisiseste õigusaktide kohaselt välja antud luba.
- e) Märguandja peab kandma selgesti eristatavat helkurvesti, mis annab lennumeeskonnale märku, et tegemist on märguannete edastamise eest vastutava isikuga.
- f) Päeval ajal peavad kõik märguandeid edastavad maapealsed töötajad kasutama päeval ajal fluorestseeruva värviga kaetud sauasid, signaalkettaid või kindaid. Öisel ajal või piiratud nähtavuse korral peab kasutama valgustatud sauasid.

4. PEATÜKK

Aeg

SERA.3401. Üldist

- a) Aja väljendamiseks tuleb kasutada koordineeritud maailmaaega (*Coordinated Universal Time, UTC*), mis esitatakse keskööl algava 24-tunnise ööpäeva tundide, minutite ja vajaduse korral sekunditena.
- b) Ajakontroll tuleb sooritada enne kontrollitava lennu alustamist ja vajaduse korral ka lennu ajal.
- c) Kui kellaaja edastamiseks kasutatakse andmekanalit, peab täpsus olema 1 sekundi piires.
- d) Aeg lennuliiklusteenindusüksuste puhul
- 1) Lähilennujuhtimissüsteemid teatavad enne stardieelse ruleerimise alustamist piloodile täpse kellaaja, välja arvatud juhul, kui on korraldatud nii, et piloot saab vastava teabe mõnest muust allikast. Lisaks sellele teatavad lennuliiklusteenindusüksused õhusõidukile nõudmise korral täpse kellaaja. Täpne aeg antakse vähemalt lähima täisminutini.

4. JAOTIS

Lennuplaan

SERA.4001. Lennuplaani esitamine

- a) Kavandatava lennu või selle osa andmed esitatakse lennuliiklusteenindusüksusele lennuplaanina. Mõiste „lennuplaan” hõlmab kõikidele lennuplaani kirjelduses nimetatud punktidele vastavat teavet kogu marsruudi kohta või ainult sellist teavet, mis on muu hulgas vajalik loa saamiseks lennu teatud osale, näiteks lennutrassi ületamine, start või maandumine kontrollitaval lennuväljal.
- b) Lennuplaan tuleb esitada enne järgmisi lende:
- 1) kõik lennud või nende osad, millele osutatakse lennujuhtimisteenust;

- 2) kõik nõustatavas õhuruumis toimuvad IFR-lennud;
 - 3) kõik lennud, mis toimuvad pädeva asutuse määratud piirkondades või marsruutidel, et hõlbustada lennuinfo-, häire-, otsingu- ja päästeteenuste osutamist;
 - 4) kõik lennud, mis toimuvad pädeva asutuse määratud piirkondades või marsruutidel, et hõlbustada koostööd asjaomaste sõjaväeüksustega või naaberriikide lennuliiklusteenindusüksustega, et vältida võimalikku vajadust sekkuda õhusõiduki lendu tunnistamise eesmärgil;
 - 5) kõik riigipiiri ületavad lennud, kui asjaomased riigid ei ole ette näinud teisiti;
 - 6) kõik lennud, mida kavatakse kasutada öösel, juhul kui need suunduvad lennuväljast kaugemale.
- c) Lennuplaan tuleb esitada enne väljumist lennuliiklusteeninduse büroole või lennu ajal vastavale lennuliiklusteenindusüksusele või õhk-maa-kontrollraadiojaamale, kui ei ole kokku lepitud esitada korduvlennuplaani.
- d) Kõik lennud, mille lennuplaan hõlmab riigipiiride ületamist või millele osutatakse lennujuhtimisteenust või lennuliikluse nõustamisteenust, peavad esitama lennuplaani hiljemalt 60 minutit enne väljumist, või kui lennuplaan esitatakse lennu ajal, siis piisavalt vara, et asjaomane lennuliiklusteenindusüksus saaks selle kätte hiljemalt kümme minutit enne asjaomase õhusõiduki arvestuslikku saabumisaega:
- 1) lennujuhtimispiirkonda või nõustatavasse õhuruumi kavandatava sisenemise punkti või
 - 2) lennutrassi või nõustatava marsruudi ületamise punkti.

SERA.4005. Lennuplaani sisu

a) Lennuplaan peab sisaldama järgmist pädeva asutuse poolt oluliseks peetavat teavet:

- 1) õhusõiduki tunnus;
- 2) lennureeglid ja lennu liik;
- 3) õhusõidukite arv ja tüüp (tüübid) ning keerisjärje klass;
- 4) õhusõiduki seadmed;
- 5) lähtelennuväli või -käitamiskoht;
- 6) arvestuslik liikumise algus;
- 7) reisilennu kiirus(ed);
- 8) reisilennukõrgus(ed);
- 9) lennu marsruut;
- 10) sihtlennuväli või -käitamiskoht ning arvestuslik üldlennuaeg;
- 11) varulennuväli (-lennuväljad) või -käitamiskoht (-käitamiskohad);
- 12) kütusekogus;
- 13) inimeste koguarv pardal;
- 14) avarii- ja päästevarustus;
- 15) muu teave.

- b) Kui lennuplaan esitatakse lennu ajal, saab asjaomast lendu käsitlevat täiendavat teavet vajaduse korral lähtelennuväljalt või -käitamiskohast. Peale selle edastatakse arvestusliku liikumise algust käsitleva teabe asemel lennuplaanis märgitud marsruudi esimesse punkti saabumise aeg.

SERA.4010. Lennuplaani koostamine

- a) Lennuplaan peab vastavalt vajadusele sisaldama teavet kõikide asjaomaste punktide kohta kuni punktini „varulennuväli (-lennuväljad) või -käitamiskoht (-käitamiskohad)” (viimane kaasa arvatud) kogu marsruudi ulatuses või marsruudi selle osa ulatuses, mille kohta lennuplaan on esitatud.
- b) Peale selle peab lennuplaan vajaduse korral sisaldama teavet kõikide ülejäänud punktide kohta, kui pädev asutus seda ette näeb või kui lennuplaani esitav isik seda muul põhjusel vajalikuks peab.

SERA.4015. Lennuplaani muutmine

- a) Vastavalt punkti SERA.8020 alapunktile b tuleb kõikidest IFR-lennu või kontrollitava VFR-lennu kohta esitatud lennuplaani muudatustest võimalikult kiiresti teavitada asjaomast lennuliiklusteenindusüksust. Muude VFR-lendude puhul tuleb asjaomast lennuliiklusteenindusüksust võimalikult kiiresti teavitada lennuplaani olulistest muudatustest.
- b) Kui väljalennu ajal ei vasta kütusekogus või inimeste koguarv pardal enne väljalendu esitatud lennuplaanis sisalduvale teabele, tuleb seda käsitada lennuplaani olulise muudatusena ning lennuliiklusteenindusüksust sellest teavitada.

SERA.4020. Lennuplaani sulgemine

- a) Iga lennu puhul, mille kohta on esitatud kas kogu lendu või sihtlennuväljal lõppevat lennuosa hõlmav lennuplaan, tuleb võimalikult kiiresti pärast maandumist edastada sihtlennuvälja asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele saabumisteade kas isiklikult, raadiotelefoni teel, andmesidekanali kaudu või mõnel muul pädeva asutuse poolt sätestatud viisil.
- 1) Saabumisteadet ei pea edastama, kui maandumiseks kasutataval lennuväljal on lennuliiklusteenindusüksus ja kui raadioside või valgussignaalid näitavad, et maandumine on fikseeritud.
- b) Lennuplaan, mis on esitatud sihtlennuväljal lõppevast lennuosast erineva lennuosa kohta, tuleb vajaduse korral sulgeda, teatades sellest asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele.
- c) Kui saabumislennuväljal või -käitamiskohas ei ole lennuliiklusteenindusüksust, tuleb saabumisteade vajaduse korral edastada kõige käepärasemaid vahendeid kasutades lähimale lennuliiklusteenindusüksusele võimalikult kiiresti pärast maandumist.
- d) Kui on teada, et saabumislennuvälja või -käitamiskoha sidevahendid on puudulikud ning pärast maandumist ei ole saabumisteadet võimalik edastada ka muul viisil, tuleb võtta järgmised meetmed. Vahetult enne maandumist tuleb asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele võimaluse korral edastada saabumisteatega võrdväärne teade, kui sellise teate edastamine on nõutav. Tavaliselt edastatakse eespool nimetatud teade lennuliiklussidejaamale, mis osutab teenuseid selle lennuinfoiirkonna eest vastutavale lennuliiklusteenindusüksusele, kus asjaomast õhusõidukit käsitatakse.
- e) Õhusõiduki saabumisteade peab sisaldama järgmisi andmeid:
- 1) õhusõiduki tunnus;
- 2) lähtelennuväli või -käitamiskoht;
- 3) sihtlennuväli või -käitamiskoht (kui see erineb saabumislennuväljast);
- 4) saabumislennuväli või -käitamiskoht;
- 5) saabumisaeg.

5. JAOTIS

Visuaallennuilm, visuaallennureeglid, eri-VFR-lendude ja instrumentaallennureeglid**SERA.5001. Nähtavus visuaallennuilm tingimustes ja minimaalne kaugus pilvedest**

Nähtavus visuaallennuilm tingimustes ja minimaalne kaugus pilvedest on esitatud tabelis S5-1.

Tabel S5-1 (*)			
Kõrgus merepinnast	Õhuruumi klass	Nähtavus lennul	Kaugus pilvedest
3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) või sellest kõrgemal	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horisontaalselt, 300 m (1 000 jalga) vertikaalselt
Allpool 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) ja kõrgemal kui 900 m (3 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) või kõrgemal kui 300 m (1 000 jalga) maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horisontaalselt, 300 m (1 000 jalga) vertikaalselt
900 m (3 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) või sellest allpool, või 300 m (1 000 jala) kõrgusel maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horisontaalselt, 300 m (1 000 jalga) vertikaalselt
	F G	5 km (***)	Väljaspool pilvi ja maapind on nähtav

(*) Kui üleminekukõrgus on väiksem kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL), peab 10 000 jala asemel kasutama lennutasandit (FL) 100.

(**) Visuaallennuilm (VMC) miinimumid on A-klassi õhuruumi puhul lisatud piloodi juhendmaterjalidele, kuid need ei tähenda VFR-lendude aktsepteerimist A-klassi õhuruumis.

(***) Kui pädev asutus seda ette näeb, tuleb kohaldada järgmisi tingimusi:

a) kui nähtavus lennul on vähemalt 1 500 m, on lubatud käitada järgmisi lende:

- 1) lennud, mille indikaatorkiirus (IAS) on kuni 140 sõlme, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks, või
- 2) lennud, mis toimuvad tingimustes, kus teiste õhusõidukitega kohtumise võimalus on üldjuhul väike, näiteks hõreda lennuliiklusega piirkonnad ja piirkonnad, kus õhutööde aktiivsus on väike.

b) KOPTERILENDE võib lubada juhul, kui nähtavus lennul on alla 1 500 m, kuid mitte vähem kui 800 m, eeldusel et lend toimub sellise kiirusega, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks. Erijuhtudel võib lubada ka lende, mille puhul nähtavus on alla 800 m, näiteks lennud arstiabi osutamiseks, otsingu- ja päästelennud ning tuletõrjelennud.

SERA.5005. Visuaallennureeglid

a) VFR-lende (välja arvatud eri-VFR-lennud) võib käitada ilmastikutingimustes, mille puhul nähtavus lennul ja kaugus pilvedest on võrdne tabelis S5-1 sätestatud väärtustega või nendest suurem.

b) VFR-lennud ei või startida ja maanduda lähialas asuval lennuväljal ega liituda sellise lennuvälja lennuringiga ning siseneda lennuväljaliikluse tsooni, kui lennuvälja ilmatingimused on allpool järgmisi miinimumväärtusi (välja arvatud juhul, kui lennujuhtimisüksus on välja andnud eri-VFR-lennu loa):

1) pilvede kõrgus on väiksem kui 450 m (1 500 jalga) või

2) nähtavus maal on alla 5 km.

c) Kui pädev asutus seda ette näeb, võib välja anda loa õiste VFR-lendude käitamiseks vastavalt järgmistele tingimustele:

1) lennuväljast kaugemale suunduvate lendude puhul tuleb esitada punkti SERA.4001 alapunkti b alapunkti 6 kohane lennuplaan;

2) õhusõidukid peavad looma kahepoolse raadioside asjaomase lennuliiklusteenindusüksuse (ATS-üksuse) sidekanaliga, kui see on olemas, ning kõnealuse side säilitama;

3) lendude suhtes kohaldatakse tabeli S5-1 kohaseid nähtavuse ja pilvede kauguse miinimumväärtusi, välja arvatud juhtudel:

i) pilvede kõrgus on vähemalt 450 m (1 500 jalga);

- ii) tabeli S5-1 punktide a ja b kohaseid vähendatud nähtavuse sätteid kohaldatakse ainult alapunkti c alapunktis 4 kindlaks määratud juhtudel;
 - iii) lennates õhuruumiklassides B, C, D, E, F ja G vähem kui 900 m (3 000 jala) kõrgusel keskmisest merepinnast (MSL) või sellest allpool, või 300 m (1 000 jala) kõrgusel maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal, peab maapind piloodile pidevalt nähtav olema;
 - iv) kopterilendudel õhuruumiklassides F ja G ning vähem kui 900 m (3 000 jala) kõrgusel keskmisest merepinnast (MSL) või sellest allpool, või 300 m (1 000 jala) kõrgusel maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal, peab nähtavus olema vähemalt 3 km, tingimusel et maapind on piloodile pidevalt nähtav ja lennatakse kiirusel, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud liiklust ning võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks, ning
 - v) mägiste alade puhul võib pädev asutus kehtestada VMC-lendude nähtavuse ja pilvede kauguse jaoks suuremad miinimumväärtused;
- 4) kui pilvede kõrguse, nähtavuse ja pilvede kauguse miinimumväärtused on väiksemad kui alapunktis 3 esitatud väärtused, võib anda loa kopterilendudeks sellistel erijuhtudel nagu lennud arstiabi osutamiseks, otsingu- ja päästetennud ning tuletõrjelennud;
- 5) õiseid VFR-lende ei tohi sooritada allpool selle riigi kehtestatud minimaalset lennukõrgust, mille territooriumist üle lennatakse, või kui sellist minimaalset lennukõrgust ei ole kehtestatud, siis allpool järgmisi kõrgusi (välja arvatud juhtudel, kui see on vajalik stardiks või maandumiseks või kui pädev asutus on välja andnud vastava loa):
- i) kõrgustike või mägiste alade kohal vähemalt 600 m (2 000 jala) kõrgusel, arvates õhusõiduki arvestuslikust asukohast 8 km raadiuses olevast kõrgeimast takistusest;
 - ii) väljaspool alapunktis i kindlaks määratud piirkondi vähemalt 300 m (1 000 jala) kõrgusel, arvates õhusõiduki arvestuslikust asukohast 8 km raadiuses olevast kõrgeimast takistusest.
- d) Välja arvatud juhtudel, kui pädev asutus on kooskõlas määrusega (EÜ) nr 730/2006 välja andnud vastava loa, ei tohi VFR-lende sooritada
- 1) kõrgemal lennutasandist FL 195;
 - 2) helikiiruselähedasel kiirusel ja ülehelikiirusel.
- e) Lennutasandist FL 285 kõrgemal toimuvateks VFR-lendudeks ei anta luba, kui lennutasandist FL 290 kõrgemal kohaldatakse vertikaalset hajutusmiinimumi 300 m (1 000 jalga).
- f) Välja arvatud juhul, kui see on vajalik stardiks või maandumiseks või kui pädev asutus on andnud vastava loa, ei tohi VFR-lende käitada järgmistel juhtudel:
- 1) linnade, alevite või asulate tihedalt asustatud piirkondades või inimeste vabaõhukogunemiste kohal madalamal kui 300 m (1 000 jalga), arvates õhusõidukist 600 m raadiuses asuvast kõrgeimast takistusest;
 - 2) väljaspool alapunktis 1 kindlaks määratud piirkondi madalamal kui 150 m (500 jalga) maa- või veepinnast või madalamal kui 150 m (500 jalga), arvates õhusõidukist 150 m (500 jala) raadiuses asuvast kõrgeimast takistusest.
- g) Kui lennujuhtimisüksuse välja antud luba või pädev asutus ei ole sätestanud teisiti, tuleb VFR-reisilendude horisontaallennuosal kõrgemal kui 900 m (3 000 jalga) maa- või merepinnast, või kui pädev asutuse on teisiti sätestanud, siis sellest suuremal kõrgusel, järgida marsruutidele vastavaid reisilennukõrgusi, mis on kindlaks määratud 3. liites esitatud tabelis.
- h) VFR-lennud peavad järgima 8. jaotise nõudeid järgmistel juhtudel:
- 1) lend toimub õhuruumiklassides B, C ja D;
 - 2) lend on osa kontrollitava lennuvälja lennuväljaliiklusest või
 - 3) tegemist on eri-VFR-lennuga.
- i) Selliste VFR-lendude puhul, mis toimuvad pädeva asutuse määratud piirkondades või marsruutidel kooskõlas punkti SERA.4001 alapunkti b alapunktiga 3 või 4, tuleb säilitada pidev õhk-maa-kõneside valve sobival sidekanalil ja teatada lennuinfoteenust pakkuvale lennuliiklusteenindusüksusele vajaduse korral õhusõiduki asukoht.

j) Visuaallennureeglite järgi lendava õhusõiduki üleminekuks instrumentaallennureeglite järgi toimuvale lennule tuleb teha järgmist:

- 1) kui lennuplaan on esitatud, teatada kehtiva lennuplaani soovitatavast muudatusest, või
- 2) kui see on punkti SERA.4001 alapunkti b nõuetes ette nähtud, esitada asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele esimesel võimalusel lennuplaan ning saada kontrollitavas õhuruumis enne IFR-lennule üleminekut lennuliiklusteenindusüksuselt luba.

SERA.5010. Eri-VFR-lennud lähialas

Lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) võib anda loa eri-VFR-lendude käitamiseks lähialas. Välja arvatud juhul, kui pädev asutus annab kopterile loa sellistel erijuhtudel nagu lennud arstiabi osutamiseks, otsingu- ja päästelennud ning tuletõrjelennud, tuleb kohaldada järgmisi lisatingimusi:

a) piloodi puhul:

- 1) lend toimub väljaspool pilvi ja maapind on nähtav;
- 2) nähtavus lennul on vähemalt 1 500 m või kopterite puhul vähemalt 800 m;
- 3) indikaatorikiirus (IAS) on kuni 140 sõlme, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks, ning

b) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) puhul:

- 1) ainult päeval ajal, kui pädev asutus ei ole andnud luba öiseks lennuks;
- 2) nähtavus maal on vähemalt 1 500 m või kopterite puhul vähemalt 800 m;
- 3) pilvede kõrgus on vähemalt 180 m (600 jalga).

SERA.5015. Instrumentaallennureglid (IFR) – kõikide IFR-lendude suhtes kohaldatavad reeglid

a) Õhusõiduki seadmed

Õhusõiduk peab IFR-lendudel olema varustatud mõõteriistade ja navigatsiooniseadmetega, mida on vaja asjaomasel marsruudil lendamiseks ning mis on kooskõlas kohaldatavate lennutegevusalaste õigusaktidega.

b) Minimaalsed lennukõrgused

Välja arvatud juhtudel, kui see on vajalik stardiks või maandumiseks või kui pädev asutus on välja andnud vastava loa, ei tohi IFR-lende sooritada allpool selle riigi kehtestatud minimaalset lennukõrgust, mille territooriumist üle lennatakse, või kui sellist minimaalset lennukõrgust ei ole kehtestatud, siis allpool järgmisi kõrgusi:

- 1) kõrgustike või mägede alade kohal vähemalt 600 m (2 000 jala) kõrgusel, arvates õhusõiduki arvestuslikust asukohast 8 km raadiuses olevast kõrgeimast takistusest;
- 2) väljaspool alapunktis 1 kindlaks määratud piirkondi vähemalt 300 m (1 000 jala) kõrgusel, arvates õhusõiduki arvestuslikust asukohast 8 km raadiuses olevast kõrgeimast takistusest.

c) Üleminek IFR-lennult VFR-lennule

- 1) Instrumentaallennureeglite järgi lendava õhusõiduki üleminekul visuaallennureeglite järgi toimuvale lennule tuleb asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele saata IFR-lennu lõpetamise kohta konkreetne teade ning teavitada lennuliiklusteenindusüksust kehtivasse lennuplaani tehtavatest muudatustest.
- 2) Kui instrumentaallennureeglite järgi lendav õhusõiduk satub visuaallennuilma tingimustesse või lendab sellistes tingimustes, ei või õhusõiduk lõpetada IFR-lendu, välja arvatud juhul, kui eeldatavalt ja kavatsuste kohaselt jätkub lend mõistliku aja jooksul katkematutes visuaallennuilma tingimustes.

SERA.5020. IFR – IFR-lennud kontrollitavas õhuruumis

- a) Kontrollitavas õhuruumis toimuvate IFR-lendude puhul peab järgima 8. jaotise sätteid.
- b) Kontrollitavas õhuruumis toimuvatel IFR-reisilendudel peab järgima reisilennukõrgusi või kui lennuliiklusteenindusüksus (ATS-üksus) on andnud loa reistõusutehnikate kasutamiseks, tuleb lennata 3. liites esitatud reisilennukõrguste tabelist valitud kahe tasandi vahel või valitud tasandist kõrgemal; tabeliga kehtestatud kõrguste ja marsruutide vastavus ei kehti aga juhul, kui see on teisiti sätestatud asjakohases lennundusteabe kogumikus (AIP) või lennujuhtimisüksuse loaga.

SERA.5025. IFR – IFR-lennud väljaspool kontrollitavat õhuruumi

- a) Reisilennukõrgused

IFR-reisilendude horisontaallennuosadel väljaspool kontrollitavat õhuruumi peab järgima marsruudile vastavaid reisilennukõrgusi, mis on kindlaks määratud 3. liites esitatud tabelis, välja arvatud selliste lendude puhul, mis toimuvad 900 m (3 000 jala) kõrgusel keskmise merepinna kohal või sellest allpool, kui pädev asutus on sätestanud teisiti.

- b) Sidevahendid

Selliste IFR-lendude puhul, mis toimuvad väljaspool kontrollitavat õhuruumi, kuid pädeva asutuse määratud piirkondades või marsruutidel kooskõlas punkti SERA.4001 alapunkti b alapunktiga 3 või 4, tuleb säilitada pidev õhk-maakõneside valve sobival sidekanalil ja vajaduse korral teatada lennuinfoteenust pakkuvale lennuliiklusteenindusüksusele õhusõiduki asukoht.

- c) Asukohateated

Selliste IFR-lendude puhul, mis toimuvad väljaspool kontrollitavat õhuruumi ja mis peavad vastavalt pädeva asutuse nõuetele säilitama pideva õhk-maakõneside valve sobival sidekanalil ja looma vajaduse korral kahepoolse side lennuinfoteenust pakkuva lennuliiklusteenindusüksusega, tuleb teatada õhusõiduki asukoht vastavalt punkti SERA.8025 kohastele kontrollitavade lende käsitlevatele sätetele.

6. JAGU**Õhuruumide liigitus****SERA.6001. Õhuruumide liigitus**

Liikmesriigid peavad vastavalt vajadustele kindlaks määrama õhuruumid kooskõlas järgmise õhuruumide liigitusega ja 4. liitega.

- a) *Klass A.* Lubatud on ainult IFR-lennud. Kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ja lennud hajutatakse üksikest. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev õhk-maakõneside. Kõikidel lendudel peab olema lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba.
- b) *Klass B.* Lubatud on IFR- ja VFR-lennud. Kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ja lennud hajutatakse üksikest. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev õhk-maakõneside. Kõikidel lendudel peab olema lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba.
- c) *Klass C.* Lubatud on IFR- ja VFR-lennud. Kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ning IFR-lennud hajutatakse muudest IFR- ja VFR-lendudest. VFR-lennud hajutatakse IFR-lendudest ja neile edastatakse nõudmise korral liiklusinfot muude VFR-lendude kohta ja soovitusi liiklusohu vältimiseks. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev õhk-maakõneside. VFR-lendudele kehtib madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) indikaatorkiiruse (IAS) piirang 250 sõlme, välja arvatud selliste õhusõidukitüüpide puhul, mis ei suuda tehnilistel või ohutusalastel põhjustel kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutus on andnud asjakohase loa. Kõikidel lendudel peab olema lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba.
- d) *Klass D.* Lubatud on IFR- ja VFR-lennud ning kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust. IFR-lennud hajutatakse muudest IFR-lendudest ning neile edastatakse nõudmise korral liiklusinfot VFR-lendude kohta ja soovitusi liiklusohu vältimiseks. VFR-lennud saavad nõudmise korral kõikide muude lendude kohta liiklusinfot ja soovitusi liiklusohu vältimiseks. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev maa-õhk-kõneside ja kõikidele lendudele kehtib madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) indikaatorkiiruse (IAS) piirang 250 sõlme, välja arvatud selliste õhusõidukitüüpide puhul, mis ei suuda tehnilistel või ohutusalastel põhjustel kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutus on andnud asjakohase loa. Kõikidel lendudel peab olema lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba.

- e) **Klass E.** Lubatud on IFR- ja VFR-lennud. IFR-lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ja need hajutatakse muudest IFR-lendudest. Kõikidele lendudele edastatakse mõistlikul hulgal liiklusinfot. Kõikide IFR-lendude puhul on nõutav pidev õhk-maa-kõneside. Kõikidele lendudele kehtib madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) indikaatorkiiruse (IAS) piirang 250 sõlme, välja arvatud selliste õhusõidukitüüpide puhul, mis ei suuda tehnilistel või ohutusosalastel põhjustel kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutus on andnud asjakohase loa. Kõikidel IFR-lendudel peab olema lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba. Klassi E ei tohi kasutada lähialas.
- f) **Klass F.** Lubatud on IFR- ja VFR-lennud. Kõikidele IFR-lendudele osutatakse lennuliikluse nõustamisteenust ning kõikidele lendudele osutatakse nõudmise korral lennuinfoteenust. Lennuliikluse nõustamisteenust saavatelt IFR-lendudele nõutakse pidevat õhk-maa-kõnesidet ning kõikidel IFR-lendudel peab olema võimalus luua õhk-maa-kõneside. Kõikidele lendudele kehtib madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) indikaatorkiiruse (IAS) piirang 250 sõlme, välja arvatud selliste õhusõidukitüüpide puhul, mis ei suuda tehnilistel või ohutusosalastel põhjustel kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutus on andnud asjakohase loa. Lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba ei nõuta.
- g) **Klass G.** Lubatud on IFR- ja VFR-lennud ning neile osutatakse nõudmise korral lennuinfoteenust. Kõikidel IFR-lendudel peab olema võimalus luua õhk-maa-kõneside. Kõikidele lendudele kehtib madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) indikaatorkiiruse (IAS) piirang 250 sõlme, välja arvatud selliste õhusõidukitüüpide puhul, mis ei suuda tehnilistel või ohutusosalastel põhjustel kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutus on andnud asjakohase loa. Lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba ei nõuta.
- h) Klassi F kasutamist käsitatakse ajutise meetmena, kuni see on võimalik asendada mõne muu klassiga.

SERA.6005. Nõuded sidele ja SSR-transpondrile

- a) Kohustusliku raadioside ala (RMZ)
- 1) Pädeva asutuse poolt kohustusliku raadioside alaks määratud õhuruumiklasside E, F ja G osades toimuvatel VFR-lendudel ning kohustusliku raadioside alaks määratud õhuruumiklasside F ja G osades toimuvatel IFR-lendudel tuleb säilitada pidev õhk-maa-kõneside valve ning vajaduse korral luua kahepoolne side sobival sidekanalil, välja arvatud juhul, kui sellest nõudest lubavad loobuda alternatiivsed sätted, mille aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ANSP) selle konkreetse õhuruumi jaoks on kehtestanud.
 - 2) Enne kohustusliku raadioside alale sisenemist peavad piloodid tegema sobival sidekanalil esmaväljakutse, mis peab sisaldama kutsutava jaama koodi, kutsungit, õhusõiduki tüüpi, asukohta, lennukõrgust, lennu eesmärke ja muid pädeva asutuse nõutavaid andmeid.
- b) Kohustusliku transpondri ala (TMZ)
- 1) Kõikidel lendudel, mis tehakse pädeva asutuse poolt kohustusliku transpondri alaks (TMZ) määratud õhuruumis, peavad olema pardal ja kasutuses SSR-transpondrid, mis suudavad töötada režiimides A ja C või S, välja arvatud juhul, kui sellest nõudest lubavad loobuda alternatiivsed sätted, mille aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ANSP) selle konkreetse õhuruumi jaoks on kehtestanud.
- c) Teave kohustusliku raadioside alaks ja/või kohustusliku transpondri alaks määratud õhuruumi kohta tuleb avaldada õigel ajal lennundusteabe kogumikes.

7. JAOTIS

Lennuliiklusteenused

SERA.7001. Üldist – lennuliiklusteenuste eesmärgid

Lennuliiklusteenustel on järgmised eesmärgid:

- a) vältida õhusõidukite kokkupõrkeid;
- b) vältida õhusõidukite omavahelisi ja takistustega kokkupõrkeid manööverdusalal;
- c) kiirendada lennuliiklust ja tagada liikluse korrapärane kulgemine;
- d) pakkuda nõuandeid ja teavet lendude ohutuse ja tõhususe tagamiseks;
- e) teavitada asjaomaseid organisatsioone otsingu- ja päästeabi vajavatest õhusõidukitest ning vastavalt vajadusele abistada neid organisatsioone.

SERA.7005. Õhusõiduki käitaja ja lennuliiklusteenindusüksuse tegevuse koordineerimine

- a) Lennuliiklusteenindusüksused võtavad oma kohustuste täitmisel arvesse Euroopa Liidu asjakohastes lennutegevusalastes õigusaktides sätestatud kohustustest tulenevaid nõudeid õhusõidukite käitajatele ning kui õhusõidukite käitajad seda nõuavad, teevad neile või nende volitatud esindajatele kättesaadavaks kogu olemasoleva teabe, mida õhusõidukite käitajad vajavad oma kohustuste täitmiseks.
- b) Kui õhusõiduki käitaja seda nõuab, tehakse talle või tema volitatud esindajale vastavalt kohalikule kokkulepitud korrale võimaluse korral viivitamata kättesaadavaks lennuliiklusteenindusüksuste vastu võetud teated (sealhulgas asukohateated), mis on seotud õhusõidukiga, millele õhusõiduki käitaja osutab operatiivset juhtimisteenust.

8. JAOTIS***Lennujuhtimisteenused*****SERA.8001. Kohaldamine**

Lennujuhtimisteenust osutatakse

- a) kõikidele IFR-lendudele õhuruumiklassides A, B, C, D ja E;
- b) kõikidele VFR-lendudele õhuruumiklassides B, C ja D;
- c) kõikidele eri-VFR-lendudele;
- d) kogu lennuväljaliiklusele kontrollitavatel lennuväljadel.

SERA.8005. Lennujuhtimisteenuse osutamine

- a) Lennujuhtimisteenuse osutamiseks peab lennujuhtimisüksus
- 1) olema teadlik kõikide õhusõidukite plaanitud liikumisest, kõrvalekaldumistest ja kõikide õhusõidukite tegelikust liikumisest;
 - 2) tegema saadud teabe põhjal kindlaks teadaolevate õhusõidukite asukohad üksteise suhtes;
 - 3) andma õhusõidukitele lubasid ja vajaliku teabe kokkupõrgete vältimiseks ja lennuliikluse kiirendamiseks, tagades samas liikluse korrapärase kulgemise;
 - 4) vajaduse korral kooskõlastama load teiste lennujuhtimisüksustega:
 - i) kui õhusõiduk võiks vastasel juhul segada nimetatud üksuste kontrolli all olevat lennuliiklust;
 - ii) enne juhtimise üleandmist teisele lennujuhtimisüksusele.
- b) Lennujuhtimisüksuste välja antavad load peavad tagama hajutatuse:
- 1) kõikide lendude vahel õhuruumiklassides A ja B;
 - 2) IFR-lendude vahel õhuruumiklassides C, D ja E;
 - 3) IFR-lendude ja VFR-lendude vahel õhuruumiklassis C;
 - 4) IFR-lendude ja eri-VFR-lendude vahel;
 - 5) eri-VFR-lendude vahel, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on teisiti sätestanud;

välja arvatud juhul, kui õhusõiduki piloot seda nõuab ja teise õhusõiduki piloot selle heaks kiidab ja kui pädev asutus seda eespool punktis b loetletud juhtudel õhuruumiklassides D ja E ette näeb, võib lennul lubada teatavas lennuetapis kõrgusel alla 3 050 m (10 000 jalga) tõusmise või laskumise käigus, päevasel ajal ja visuaallennuilma tingimustes säilitada omahajutuse.

c) Välja arvatud juhtudel, kui lennuväljade läheduses on võimalik hajutusmiinimumi vähendada, peab lennujuhtimisüksus saavutama hajutatuse, kasutades selleks vähemalt ühte alljärgnevast:

- 1) vertikaalne hajutus, mille saavutamiseks määratakse erinevad lennukõrgused käesoleva määruse lisa 3. liites esitatud reisilennukõrguste tabelist; kehtestatud kõrguste ja marsruutide vastavus ei kehti aga juhul, kui see on teisiti sätestatud asjakohases lennundusteabe kogumikus (AIP) või lennujuhtimisüksuse loaga. Vertikaalse hajutusmiinimumi nimiväärtus on 300 m (1 000 jalga) kuni lennutasandini FL 410 (kaasa arvatud) ning 600 m (2 000 jalga) sellest tasandist kõrgemal;
- 2) horisontaalne hajutus, mis saavutatakse järgmisega:
 - i) pikihajutus, mis tähendab ajaliselt või distantsiliselt väljendatud intervalli säilitamist samadel, lõikuvatel või vastassuunas kattuvatel teekonnajoonel, või
 - ii) külghajutus, mis tähendab õhusõidukite hoidmist erinevatel marsruutidel või erinevates geograafilistes piirkondades.

SERA.8010. Hajutusmiinimum

- a) Teatava õhuruumiosa hajutusmiinimumi valib aeronavigatsiooniteenuse osutaja, kes vastutab lennuliiklusteenuste osutamise eest, ning selle kinnitab asjaomane pädev asutus.
- b) Õhuruumist sellega piirnevasse õhuruumi suunduva liikluse ja selliste marsruutide puhul, mis on õhuruumide ühisele piirile lähemal kui antud olukorras kehtiv hajutusmiinimum, peavad piirnevates õhuruumides lennuliiklusteenuseid osutavad aeronavigatsiooniteenuse osutajad (ANSP) hajutusmiinimumi valimisel omavahel konsulteerima.
- c) Hajutusmiinimumist ja selle kohaldamisala üksikasjadest tuleb teavitada

- 1) asjaomaseid lennuliiklusteenindusüksusi ning
- 2) piloote ja õhusõidukite käitajaid lennundusteabe kogumike kaudu, kui hajutus oleneb õhusõidukites kasutusel olevatest navigatsioonivahenditest või navigatsioonimeetoditest.

SERA.8015. Lennujuhtimisüksuse load

- a) Lennujuhtimisüksuse load põhinevad üksnes lennujuhtimisteenuse osutamise nõuetel.
- b) Loakohane käitamine
 - 1) Lennujuhtimisüksuse luba tuleb hankida enne kontrollitavat lendu või lennu kontrollitava osa algust. Loa taotlemine toimub lennujuhtimisüksusele esitatud lennuplaani alusel.
 - 2) Kui lennujuhtimisüksuse luba ei vasta nõuetele, teatab õhusõiduki kapten sellest lennujuhtimisüksusele (ATC). Sel juhul annab lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) võimaluse korral välja muudetud loa.
 - 3) Kui õhusõiduki meeskond taotleb eesõigusega seotud luba, tuleb asjaomase lennujuhtimisüksuse nõudmise korral esitada ettekanne, milles põhjendatakse eesõiguse kohaldamise vajalikkust.
 - 4) *Potentsiaalse uue loa taotlemine lennul.* Kui enne õhusõiduki väljumist võib eeldada, et kütusejäägi tõttu tuleb vastu võtta otsus valida sihtlennuväljaks mõni teine lennuväli ja saada selleks uus luba, tuleb sellest võimalusest teavitada asjaomast lennujuhtimisüksust ning lisada lennuplaani andmed ka teise marsruudi kohta (kui see on teada) ja uue sihtlennuvälja kohta.
 - 5) Kontrollitaval lennuväljal käitataval õhusõidukil on keelatud ruleerida manööverdusalal ilma lähilennujuhtimisüksuse loata ning ta peab järgima kõiki lähilennujuhtimisüksuse juhiseid.
- c) Lennujuhtimisüksuse load helikiiruselähedasele lennule
 - 1) Ülehelikiirusega lennu helikiiruselähedase kiirendusetapi kohta antav lennujuhtimisüksuse luba peab kehtima vähemalt kiirendusetapi lõpuni.

- 2) Lennujuhtimisüksuse luba õhusõiduki kiiruse aeglustamise ja laskumise kohta üleminekul ühelikiirusega lennult allahelikiirusega lennule peab võimaluse korral tagama pideva laskumise helikiiruselähedasel lennuetapil.

d) Lubade sisu

Lennujuhtimisüksuse luba sisaldab järgmist:

- 1) õhusõiduki tunnus lennuplaani kohaselt;
- 2) loa piir;
- 3) lennumarsruut;
- 4) kogu marsruudi või selle osa lennukõrgus(ed) ja vajaduse korral lennukõrguse muudatused;
- 5) muud vajalikud juhised või muu teave, näiteks lähenemis- või väljalennumanöövrite, side ja lennujuhtimisüksuse loa aegumise aja kohta.

e) Lubade ja lennuohutuse seisukohalt olulise teabe tagasilugemine

- 1) Lennumeeskond peab lennujuhile tagasi lugema lennujuhtimisüksuse (ATC) lubade ja juhiste lennuohutuse seisukohalt olulised osad, mis edastatakse suuliselt. Alati tuleb tagasi lugeda järgmised andmed:
 - i) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) marsruudiload;
 - ii) load ja juhised ükskõik millisele lennurajale sisenemiseks või maandumiseks, lennurajalt startimiseks, lennurajast eemal ootamiseks, lennuraja ületamiseks, mis tahes lennurajal ruleerimiseks ja tagasi ruleerimiseks ning
 - iii) kasutusel olev lennurada, õhurõhk, SSR-koodid, hiljuti määratud sidekanalid, lennukõrguse juhised, kursi ja kiiruse juhised ning
 - iv) üleminekutasandid, olenemata sellest, kas need on saadud lennujuhilt või ATISe raadiosaatest.
- 2) Muud load või juhised, sealhulgas tingimustega load ja ruleerimisjuhised, tuleb tagasi lugeda või kinnitada viisil, mis osutab selgesti, et neist on aru saadud ja neid täidetakse.
- 3) Lennujuht peab tagasilugemist kuulama, et otsustada, kas lennumeeskond on loast või juhiseist õigesti aru saanud, ning tagasilugemisel ilmnunud vead viivitamata parandama.
- 4) CPDLC-sõnumite häälega tagasilugemist ei nõuta, kui aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ANSP) seda ei nõua.

f) Lubade kooskõlastamine

- 1) Lennujuhtimisüksused peavad kooskõlastama lennujuhtimisüksuse load nii, et oleks hõlmatud õhusõiduki kogu marsruut või selle kindel osa, nagu on kirjeldatud alapunktides 2–6.
- 2) Õhusõidukile antakse kogu marsruuti hõlmav luba kuni esimese lennuväljani, kus kavatakse maanduda, järgmistel juhtudel:
 - i) kui enne väljalendu on olnud võimalik luba kooskõlastada kõikide lennujuhtimisüksustega, kes eri etappides õhusõiduki juhtimise eest vastutavad, või
 - ii) kui on piisavalt kindel, et lennujuhtimisüksused, kes erinevatel etappidel õhusõiduki juhtimise eest vastutavad, kooskõlastavad eelnevalt oma tegevuse.
- 3) Kui alapunktis 2 nimetatud kooskõlastust ei saadud või selle saamist ei eeldata, antakse õhusõidukile luba vaid kuni piisava kooskõlastatusega punktini; enne sellesse punkti jõudmist või sellises punktis saab õhusõiduk edasise loa või vajaduse korral ootamisjuhised.

- 4) Lennuliiklusteenindusüksuse (ATS-üksuse) korraldusel peab õhusõiduk võtma ühendust muu lennujuhtimisüksusega, et saada selle üksuse luba enne juhtimise üleandmise punkti jõudmist.
- i) Õhusõiduk peab muu lennujuhtimisüksuse loa taotlemise ajal hoidma vajalikku kahepoolset raadiosidet teda hetkel juhtiva lennujuhtimisüksusega.
- ii) Muu lennujuhtimisüksuse loa väljastatud loa puhul peab piloodile olema selgesti arusaadav, et tegemist on muu lennujuhtimisüksuse välja antud loaga.
- iii) Vastava kooskõlastuse puudumise korral ei tohi muu lennujuhtimisüksuse load mõjutada õhusõiduki algset lennuprofiili üheski teises õhuruumis peale selle, milles lennujuhtimist korraldab muu lennujuhtimisüksuse loa andnud lennujuhtimisüksus.
- 5) Kui õhusõiduk kavatseb lahkuda ühes lennujuhtimispiirkonnas paiknevalt lennuväljalt ja siseneda teise lennujuhtimispiirkonda kolmekümne minuti või muu kindla ajavahemiku jooksul, milles asjaomaste piirkondade lennujuhtimiskeskused kokku on leppinud, tuleb enne väljumisloa andmist saada kooskõlastus järgmise piirkonna lennujuhtimiskeskuselt.
- 6) Kui õhusõiduk kavatseb lahkuda lennujuhtimispiirkonnast, et lennata väljaspool kontrollitavat õhuruumi ja siseneda seejärel samasse või teise lennujuhtimispiirkonda, võib anda loa väljumispunkti kuni esimese lennuväljani, kus on plaanitud maanduda. Selline luba ja loa muudatused kehtivad ainult kontrollitavas õhuruumis toimuvate lennuetappide kohta.

SERA.8020. Lennuplaani järgimine

- a) Kui alapunktides b ja d ei ole sätestatud teisiti, peab õhusõiduk järgima kontrollitava lennu või kontrollitava lennuosa kohta kehtivat lennuplaani, välja arvatud juhul, kui on taotletud lennuplaani muutmist ning selleks on saadud vastava lennujuhtimisüksuse luba või kui on tekkinud kiirmeetmeid nõudev hädaolukord. Hädaolukorra tekkimisest ja hädaolukorras tegutsemisest tuleb teatada asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele nii kiiresti kui võimalik.
- 1) Kui pädev asutus või asjaomane lennujuhtimisüksus ei ole ette näinud teisiti, peavad kontrollitavad lennud võimaluse korral tegema järgmist:
- i) lendama mööda kehtestatud ATS-marsruudi keskjoont või
- ii) kõigil muudel marsruutidel lendama mööda sirgjoont, mis asub asjaomase marsruudi kindlaks määratud navigatsiooniseadmete ja/või marsruudipunktide vahel.
- 2) Kui pädev asutus või asjaomane lennujuhtimisüksus ei ole ette näinud teisiti, tuleb VHF-ringsuunaliste raadiomajakatega kindlaks määratud ATS-marsruudi osal lennates navigeerimise aluseks olnud ja õhusõidukist tahapoole jäänud seadmelt eespool olevale seadmele ümber lülituda ümberlülituspunkti, kui see on kindlaks määratud, või ümberlülituspunktile võimalikult lähedal.
- 3) Alapunktis 2 sätestatud nõuete täitmata jätmisest tuleb teavitada asjaomast lennuliiklusteenindusüksust.
- b) *Planeerimata muudatused lennuplaanis.* Kui kontrollitaval lennul ilmnevad planeerimata kõrvalekaldumised kehtivast lennuplaanist, tuleb teha järgmist.
- 1) Kõrvalekaldumine teekonnajoonelt: kui õhusõiduk on teekonnajoonelt kõrvale kaldunud, tuleb nii kiiresti kui võimalik muuta kurssi arvestusega, et õhusõiduk pöörduks võimalikult kiiresti teekonnajoonele tagasi.
- 2) Kõrvalekaldumine tegelikust õhkkiirusest: kui reisilennukõrgusel asuva õhusõiduki keskmine tegelik õhkkiirus ettekandepunktide vahelisel lennul erineb või arvatakse erinevat $\pm 5\%$ või enam lennuplaani märgitud kiirusest, tuleb sellest teatada asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele.
- 3) Kõrvalekaldumine arvestuslikust ajast: kui selgub, et õhusõiduki järgmisesse ettekandepunkti, lennuinfo piirkonna piirile või sihtlennuväljale jõudmise arvestuslik aeg (olenevalt sellest, kuhu jõutakse esimesena) erineb lennuliiklusteenindusüksusele teatatud ajast rohkem kui kolme minuti või pädeva asutuse poolt või ICAO piirkondlike lennunduslepingute alusel kindlaks määratud muu ajavahemiku võrra, tuleb täpsustatud aeg teatada asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele võimalikult kiiresti.

- 4) Kui on sõlmitud ADS-C kokkulepe, teatatakse automaatselt ka kõikidest ADS-C kokkuleppes kindlaks määratud tehniliste parameetrite ületamisest andmekanali kaudu asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele.
- c) *Planeeritud muudatused lennuplaanis.* Lennuplaani muutmise taotlused peavad sisaldama järgmist teavet.
- 1) Reisilennukõrguse muutmine: õhusõiduki tunnus; taotletav uus reisilennukõrgus ja -kiirus sellel lennukõrgusel ning vajaduse korral järgmise lennuinfoiirkondade piiridele saabumise täpsustatud arvestuslik aeg.
 - 2) Marsruudi muutmine
 - i) *Sihtkoht ei muutu:* õhusõiduki tunnus; lennureeglid; uue marsruudi kirjeldus ja lennuplaani kuuluvad andmed alates kohast, kus marsruut muutub; täpsustatud arvestuslikud ajad; muu asjakohane teave.
 - ii) *Sihtkoha muutmise korral:* õhusõiduki tunnus; lennureeglid, uue, muudetud sihtlennuväljale suunduva marsruudi kirjeldus ja lennuplaani kuuluvad andmed alates kohast, kus marsruut muutub; täpsustatud arvestuslikud ajad; varulennuväli (varulennuväljad); muu asjakohane teave.
- d) *Ilma muutumine visuaallennuilmast halvemaks.* Kui selgub, et lendu ei ole võimalik jätkata kehtiva lennuplaani kohaselt VMC-tingimustes, tuleb kontrollitaval VFR-lennul teha järgmist:
- 1) taotleda lennujuhtimisüksuselt loa muutmist nii, et õhusõiduk võiks uue loa kohaselt jätkata lendu VMC-tingimustes kuni sihtkohani või varulennuväljani või lahkuda õhuruumist, kus lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba on nõutav, või
 - 2) kui alapunkti a kohast luba ei ole võimalik saada, tuleb lendu jätkata VMC-tingimustes, võttes samal ajal meetmeid asjaomase õhuruumi lahkumiseks või lähimale sobivale lennuväljale maandumiseks, ning teavitada asjakohast lennujuhtimisüksust (ATC-üksust) oma tegevusest, või
 - 3) kui lennatakse lähialas, taotleda luba eri-VFR-lennuks, või
 - 4) taotleda luba lennuks instrumentaallennureeglite järgi.

SERA.8025. Asukohateated

- a) Välja arvatud juhul, kui pädev astutus või asjakohane lennuliiklusteenindusüksus on kehtestanud kindlaksmääratud tingimustel kohaldatava erandi, tuleb kontrollitavatel lendudel asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele esimesel võimalusel edastada iga määratud kohustusliku ettekandepunkti ületamise aeg ja kõrgus ning muu vajalik teave. Peale selle tuleb asukohateated edastada ka muude punktide ületamisel, kui asjakohane lennuliiklusteenindusüksus seda nõuab. Marsruutidel, kus puuduvad määratud ettekandepunktid, tuleb asukohateated edastada pädeva asutuse või asjaomase lennuliiklusteenindusüksuse kehtestatud ajavahemike järel.
- 1) Kontrollitavatel lendudel, mis edastavad asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele asukohateateid andmekanali kaudu, tuleb kõneside kaudu edastamist kasutada vaid asjakohase lennuliiklusteenindusüksuse nõudmisel.

SERA.8030. Lennujuhtimise lõppemine

Kontrollitava lennu puhul peab õhusõiduki lennumeeskond viivitamata teavitama asjaomast lennujuhtimisüksust (ATC-üksust), kui lend ei ole enam lennujuhtimise objektiks, välja arvatud juhul, kui õhusõiduk on maandunud kontrollitaval lennuväljal.

SERA.8035. Side

- a) Kontrollitava lennu puhul peab õhusõiduki lennumeeskond säilitama pideva õhk-maa-kõneside valve sobival sidekanalil ja looma vajaduse korral kahesuunalise raadioside sobiva lennujuhtimisüksusega, välja arvatud juhul, kui asjaomane aeronavigatsiooniteenuste osutaja (ANSP) on kontrollitava lennuvälja lennuväljaliikluses osaleva õhusõiduki puhul ette näinud teisiti.
- 1) Pideva õhk-maa-kõneside valve säilitamise nõue kehtib ka pärast CPDLC loomist.

- b) Sidehäirete korral peavad liikmesriigid järgima Chicago konventsiooni kohaselt vastu võetud asjaomaseid sätteid. Komisjon esitab hiljemalt 31. detsembriks 2015 ettepaneku ühiste Euroopa protseduuride kohta, et rakendada asjakohaseid ICAO sätteid ELi õigusaktides.

9. JAOTIS

Lennuinfoteenus

SERA.9001. Kohaldamine

- a) Asjakohased lennuliiklusteenindusüksused osutavad lennuinfoteenust kõikidele õhusõidukitele, keda edastatav teave tõenäoliselt mõjutab ning
- 1) kellele osutatakse lennujuhtimisteenust või
 - 2) kes on muul viisil asjakohastele lennuliiklusteenindusüksustele teada.
- b) Lennuinfoteenuse vastuvõtmine ei vabasta õhusõiduki kaptenit mis tahes vastutusest ning õhusõiduki kapten peab tegema kõikide lennuplaani võimalike muudatuste kohta lõpliku otsuse.
- c) Kui lennuliiklusteenindusüksused pakuvad nii lennuinfoteenust kui ka lennujuhtimisteenust, tuleb eelistada lennujuhtimisteenuse osutamist lennuinfoteenuse osutamisele, kui lennujuhtimisteenuse osutamine seda nõuab.

SERA.9005. Lennuinfoteenuse maht

- a) Lennuinfoteenus hõlmab järgmise asjakohase teabe edastamist:
- 1) SIGMET- ja AIRMET-teave;
 - 2) purske-eelset vulkaanilist tegevust, vulkaanipurskeid ja vulkaanilisi tuhapilvi käsitlev teave;
 - 3) teave radioaktiivsete materjalide või toksiliste kemikaalide atmosfääri sattumise kohta;
 - 4) teave raadionavigatsiooniteenuste kättesaadavuse muutumise kohta;
 - 5) teave, mis käsitleb lennuväljade ja nendega seotud rajatiste seisukorra muutusi, muu hulgas teave lennuväljade liiklusalade olukorra kohta juhul, kui seal on lumi, jää või olulise paksusega veekiht;
 - 6) teave mehitamata vabalennuõhupallide kohta
- ning muu teave, mis tõenäoliselt ohutust mõjutab.
- b) Lendudele osutatav lennuinfoteenus hõlmab lisaks alapunktis a esitatud teabele ka järgmise teabe edastamist:
- 1) teatatud ilmatingimused või ilmaprognoos lähte-, siht- ja varulennuväljal;
 - 2) õhuruumiklassides C, D, E, F ja G käitatavate õhusõidukite kokkupõrkeohud;
 - 3) kui lend toimub vee kohal, siis võimaluse piires ja piloodi nõudmisel kõik olemasolevad andmed piirkonnas asuvate veesõidukite kohta, nagu nende raadiokutsungid, asukoht, tegelik marsruut, kiirused jne.
- c) VFR-lendudele osutatavad lennuinfoteenused hõlmavad lisaks alapunktis a esitatud teabele ka sellise olemasoleva teabe edastamist, mis käsitleb lennumarsruudil toimuvat liiklust ja lennumarsruudi ilmastikuolusid, mis tõenäoliselt ei võimalda visuaallennureeglite järgi lennata.

SERA.9010. Lennuvälja automaatinfoteenindus (ATIS)

a) ATIS-teadete kasutamine päringu/vastuse suunatud andmesides

- 1) Piloodi nõudmisel peab asjakohane lennuliiklusteenindusüksus edastama kohaldatavad ATIS-teated.
- 2) Kui pakutakse lennuvälja kõnetega automaatinfoteenindust ja/või andmekanaliga automaatinfoteenindust, tuleb teha järgmist:
 - i) õhusõiduk peab pärast lähenemisel lennujuhtimisteenust osutava lennuliiklusteenindusüksuse (ATS-üksuse), lähilennujuhtimisüksuse või lennuvälja lennuinfoteenindusega (AFIS) side loomist kinnitama teabe vastuvõtmist ning
 - ii) asjakohane lennuliiklusteenindusüksus peab ATIS-teate vastuvõtmist kinnitavale õhusõidukile vastamise ajal või saabuvate õhusõidukite puhul muul pädeva asutuse kehtestatud ajal teatama õhusõidukile õhurõhu näidu.
- 3) ATIS-teavet, mille vastuvõtmist asjaomane õhusõiduk on kinnitanud, ei pea lisama õhusõidukile edastatavale andmesidele, välja arvatud õhurõhk, mis tuleb edastada vastavalt alapunktile 2.
- 4) Kui õhusõiduk kinnitab aegunud ATIS-e vastuvõtmist, tuleb õhusõidukile viivitamata edastada kõik ajakohastamist vajavad andmed.

b) Saabuvate ja väljuvate õhusõidukite ATIS-teated

Saabus- ja väljumisteavet sisaldavad ATIS-teated peavad hõlmama järgmisi andmeid alljärgnevas järjestuses:

- 1) lennuvälja nimi;
- 2) saabus- ja/või väljumistunnus;
- 3) lepingu tüüp, kui side toimub D-ATIS-e kaudu;
- 4) kood;
- 5) vaatlusaeg, kui see on kohaldatav;
- 6) oodatava lähenemise tüüp / oodatavate lähenemiste tüübid;
- 7) kasutusel olev lennurada / kasutusel olevad lennurajad; potentsiaalselt ohtlike õhusõiduki püüdursüsteemide seisukord, kui see on kohaldatav;
- 8) lennuraja katte olukord ja peamised pidurdustingimused, kui need on kohaldatavad;
- 9) ooteviivitus, kui see on kohaldatav;
- 10) üleminekutasand, kui see on kohaldatav;
- 11) muu oluline operatiivteave;
- 12) tuule suund ja kiirus maalähedases õhukihis (sh selle olulised muutused) ja kui konkreetselt kasutusel oleva lennuraja (lennuradade) lõikudega seotud maalähedase õhukihi tuulekiiruse andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotleavad, siis lennuraja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;
- 13) nähtavus ja vajaduse korral nähtavus rajal (RVR) ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ Neid andmeid asendab lühend CAVOK, kui vaatluse ajal esinevad korraga järgmised tingimused: a) nähtavus vähemalt 10 km ja madalaimat nähtavust ei ole teatatud; b) tegevust mõjutavad pilved puuduvad ja c) lennuliiklust mõjutavad ilmaolud puuduvad.

- 14) ilm ⁽¹⁾;
- 15) pilv madalamal kui 1 500 m (5 000 jalga) või madalamal kui suurim minimaalne sektorikõrgus merepinnast, olenevalt sellest, kumb on suurem; rüüksajupilv; kui taevas on pimenenud, siis võimaluse korral vertikaalne nähtavus ⁽¹⁾;
- 16) õhutemperatuur;
- 17) kastepunkti temperatuur;
- 18) õhurõhk/õhurõhud;
- 19) kogu olemasolev teave lähenemispiirkonnas ja stardijärgse tõusu piirkonnas esinevate oluliste ilmastikunähtuste kohta, muu hulgas tuulenihe ja teave hiljutiste tegevust mõjutavate ilmastikunähtuste kohta;
- 20) olemasolu korral ilmaprognosis ning
- 21) konkreetsed ATIS-suunised.

c) Saabuvate õhusõidukite ATIS-teated

Saabumisteavet sisaldavad ATIS-teated hõlmavad ainult järgmisi andmeid alljärgnevas järjestuses:

- 1) lennuvälja nimi;
- 2) saabumistunnus;
- 3) lepingu tüüp, kui side toimub D-ATIS kaudu;
- 4) kood;
- 5) vaatlusaeg, kui see on kohaldatav;
- 6) oodatava lähenemise tüüp / oodatavate lähenemiste tüübid;
- 7) peamine maandumisrada / peamised maandumisradad; potentsiaalselt ohtlike õhusõiduki püüdsüsteemide seisukord, kui see on kohaldatav;
- 8) lennuraja katte olukord ja peamised pidurdustingimused, kui need on kohaldatavad;
- 9) ooteviivitus, kui see on kohaldatav;
- 10) üleminekutasand, kui see on kohaldatav;
- 11) muu oluline operatiivteave;
- 12) tuule suund ja kiirus maalähedases õhukihis (sh selle olulised muutused) ja kui konkreetselt kasutusel oleva lennuraja / kasutusel olevate lennuradade lõikudega seotud maalähedase õhukihi tuulekiiruse andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis lennuraja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;
- 13) nähtavus ja vajaduse korral nähtavus rajal (RVR) ⁽¹⁾;
- 14) ilm ⁽¹⁾;
- 15) pilv madalamal kui 1 500 m (5 000 jalga) või madalamal kui suurim minimaalne sektorikõrgus merepinnast, olenevalt sellest, kumb on suurem; rüüksajupilv; kui taevas on pimenenud, siis võimaluse korral vertikaalne nähtavus ⁽¹⁾;
- 16) õhutemperatuur;

⁽¹⁾ Neid andmeid asendab lühend CAVOK, kui vaatluse ajal esinevad korraga järgmised tingimused: a) nähtavus vähemalt 10 km ja madalaimat nähtavust ei ole teatatud; b) tegevust mõjutavad pilved puuduvad ja c) lennuliiklust mõjutavad ilmaolud puuduvad.

- 17) kastepunkti temperatuur;
- 18) õhurõhk/õhurõhud;
- 19) kogu olemasolev teave lähenemispiirkonnas esinevate oluliste ilmastikunähtuste kohta, muu hulgas tuulenihe ja teave hiljutiste tegevust mõjutavate ilmastikunähtuste kohta;
- 20) olemasolu korral ilmaprognoos ning
- 21) konkreetsed ATIS-suunised.

d) Väljuvate õhusõidukite ATIS-teated

Väljumisteavet sisaldavad ATIS-teated hõlmavad ainult järgmisi andmeid alljärgnevas järjestuses:

- 1) lennuvälja nimi;
- 2) väljumistunnus;
- 3) lepingu tüüp, kui side toimub D-ATIS kaudu;
- 4) kood;
- 5) vaatlusaeg, kui see on kohaldatav;
- 6) startimiseks kasutatav lennurada / startimiseks kasutatavad lennurajad; potentsiaalselt ohtlike õhusõiduki püüdur-süsteemide seisukord, kui see on kohaldatav;
- 7) startimiseks kasutatavate lennuradade katte olukord ja peamised pidurdustingimused, kui neid kohaldatakse;
- 8) väljumisviivitus, kui see on kohaldatav;
- 9) üleminekutasand, kui see on kohaldatav;
- 10) muu oluline operatiivteave;
- 11) tuule suund ja kiirus maalähedases õhukihis (sh selle olulised muutused) ja kui konkreetselt kasutusel oleva lennuraja / kasutusel olevate lennuradade lõikudega seotud maalähedase õhukihi tuulekiiruse andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis lennuraja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;
- 12) nähtavus ja vajaduse korral nähtavus rajal (RVR) ⁽¹⁾;
- 13) ilm ⁽¹⁾;
- 14) pilv madalamal kui 1 500 m (5 000 jalga) või madalamal kui suurim minimaalne sektorikõrgus merepinnast, olenevalt sellest, kumb on suurem; rünksajupilv; kui taevast on pimenenud, siis võimaluse korral vertikaalne nähtavus ⁽¹⁾;
- 15) õhutemperatuur;
- 16) kastepunkti temperatuur;
- 17) õhurõhk/õhurõhud;
- 18) kogu olemasolev teave stardijärgse tõusu piirkonnas esinevate oluliste ilmastikunähtuste kohta, sealhulgas tuulenihe;
- 19) olemasolu korral ilmaprognoos ning
- 20) konkreetsed ATIS-suunised.

⁽¹⁾ Neid andmeid asendab lühend CAVOK, kui vaatluse ajal esinevad korraga järgmised tingimused: a) nähtavus vähemalt 10 km ja madalaimat nähtavust ei ole teatatud; b) tegevust mõjutavad pilved puuduvad ja c) lennuliiklust mõjutavad ilmaolud puuduvad.

10. JAOTIS

Häireteenus**SERA.10001. Kohaldamine**

a) Lennuliiklusteenindusüksused pakuvad häireteenust järgmistele õhusõidukitele:

- 1) kõik õhusõidukid, millele osutatakse lennujuhtimisteenust;
- 2) võimaluse korral kõik muud õhusõidukid, mille meeskond on esitanud oma lennuplaani või mis on muul viisil lennuliiklusteenindusüksustele teada, ning
- 3) õhusõidukid, mille juhtimisse on kindlasti või arvatavasti ebaseaduslikult sekkutud.

SERA.10005. Teave õhusõidukitele, mis asuvad hädaolukorras oleva õhusõiduki läheduses

- a) Kui lennuliiklusteenindusüksus on tuvastanud mõne hädaolukorras õhusõiduki, tuleb selle õhusõiduki läheduses asuvaid teisi õhusõidukeid selle hädaolukorra olemusest võimalikult kiiresti teavitada, välja arvatud alapunktis b sätestatud juhul.
- b) Kui lennuliiklusteenindusüksus teab või usub, et õhusõiduki juhtimisse on ebaseaduslikult sekkutud, ei tohi lennuliiklusteenuste õhk-maa-sides hädaolukorra laadi nimetada, välja arvatud juhul, kui seda on juba tehtud asjaomase õhusõidukiga peetud sides ja kui on kindel, et hädaolukorra laadi nimetamine ei muuda olukorda tõsisemaks.

11. JAOTIS

Ebaseaduslik sekkumine õhusõiduki liikumisse, hädaolukorrad ja õhusõiduki lendu sekkumine tunnistamise eesmärgil**SERA.11001. Ebaseaduslik sekkumine õhusõiduki liikumisse**

- a) Kui õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkutud, peab õhusõiduki meeskond püüdma valida transpondri märguandekoodi 7500 ja edastama asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) kogu asjaomase olukorraga seotud olulise teabe ning teatama olukorrast tingitud mis tahes kõrvalekaldumistest kehtivast lennuplaanist, et lennuliiklusteenindusüksus (ATS-üksus) saaks anda asjaomasele õhusõidukile eesõiguse ja vältida muu lennuliikluse häirimist nii palju kui võimalik.
- b) Kui õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkutud, peab õhusõiduki kapten püüdma maanduda nii kiiresti kui võimalik kõige lähedasemal sobival lennuväljal või pädeva asutuse poolt selleks otstarbeks määratud lennuväljal, välja arvatud juhul, kui see ei ole õhusõiduki pardal tekkinud olukorrast tulenevalt võimalik.

SERA.11005. Hädaolukorras olevate õhusõidukite teenindamine

- a) Kui on teada või usutakse, et õhusõiduk on hädaolukorras, mis muu hulgas hõlmab ebaseaduslikku sekkumist õhusõiduki liikumisse, peavad lennuliiklusteenindusüksused kõnealust õhusõidukit vastavalt tekkinud olukorrale hoolikalt jälgima, osutama sellele kõikvõimalikku abi ja andma eesõiguse.
- b) Kui on teada või kahtlustatakse, et õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkutud, peavad lennuliiklusteenindusüksused viivitamata täitma õhusõidukist edastatud käsk. Lennu ohutuks jätkamiseks vajaliku teabe edastamist tuleb jätkata ning võtta vajalikud meetmed, mis kiirendaksid kõikide lennuetappide sooritamist, eriti õhusõiduki ohutut maandamist.
- c) Kui on teada või kahtlustatakse, et õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkutud, peavad lennuliiklusteenindusüksused vastavalt kohalikule kokkulepitud korrale viivitamata teavitama riigi poolt määratud asjakohast asutust ning vahetama õhusõiduki käitaja või tema volitatud esindajaga vajalikku teavet.

SERA.11010. Eriolukorrad lennu ajal

Eksinud või tundmatu õhusõiduk

- a) Kui lennuliiklusteenindusüksus saab teada eksinud õhusõidukist, järgib ta viivitamata alapunktides 1 ja 3 kirjeldatud juhiseid, et osutada õhusõidukile abi ja tagada lennu ohutus.

- 1) Kui õhusõiduki asukoht ei ole teada, peab lennuliiklusteenindusüksus tegema järgmist:

- i) püüdma luua õhusõidukiga kahepoolse side, välja arvatud juhul, kui side on juba loodud;

- ii) kasutama kõikvõimalikke vahendeid õhusõiduki asukoha kindlakstegemiseks;
 - iii) teavitama teisi lennuliiklusteenindusüksusi, kelle piirkonda õhusõiduk on eksinud või võib eksida, võttes arvesse kõiki tegureid, mis sellises olukorras õhusõiduki navigeerimist võivad mõjutada;
 - iv) teavitama vastavalt kohalikule kokkulepitud korrale asjaomaseid sõjaväeüksusi ning edastama neile asjakohase lennuplaani ja muud eksinud õhusõidukiga seotud andmed;
 - v) paluma alapunktides iii ja iv osutatud üksustelt ning muudelt õhus olevatelt õhusõidukitelt kõikvõimalikku abi õhusõidukiga side loomiseks ja selle asukoha kindlaksmääramiseks.
- 2) Alapunkti 1 alapunktide iv ja v nõuded kehtivad ka selliste lennuliiklusteenindusüksuste suhtes, keda on alapunkti 1 alapunkti iii kohaselt teavitatud.
- 3) Kui õhusõiduki asukoht on kindlaks tehtud, peab lennuliiklusteenindusüksus tegema järgmist:
- i) teatama õhusõidukile selle asukoha ja edastama vajalikud juhised olukorra lahendamiseks. Kui lennuliiklusteenindusüksus on teadlik õhusõiduki lendu sekkumise võimalusest tunnistamise eesmärgil või muust õhusõidukit ähvardavast ohust, peab ta õhusõidukit viivitamata nõustama ning
 - ii) edastama vajaduse korral muudele lennuliiklusteenindusüksustele ja asjaomastele sõjaväeüksustele asjakohast teavet eksinud õhusõiduki kohta ning kõik õhusõidukile edastatud nõuanded.
- b) Niipea kui lennuliiklusteenindusüksus saab teada tema piirkonnas asuvast tundmatust õhusõidukist, peab ta püüdma õhusõiduki tuvastada, kui see on vajalik lennuliiklusteenuste osutamiseks või kui asjaomased sõjaväeasutused nõuavad seda kooskõlas kohaliku kokkulepitud korraga. Selleks peab lennuliiklusteenindusüksus võtma vastavalt olukorrale järgmised meetmed:
- 1) püüdma luua õhusõidukiga kahepoolse side;
 - 2) küsima teistelt lennuinfo piirkonna lennuliiklusteenindusüksustelt lennu andmeid ja paluma nende abi õhusõidukiga kahepoolse side loomiseks;
 - 3) küsima piirnevate lennuinfo piirkondade lennuliiklusteenindusüksustelt lennu andmeid ja paluma nende abi õhusõidukiga kahepoolse side loomiseks;
 - 4) püüdma teistelt asjaomases piirkonnas lendavatelt õhusõidukitelt andmeid saada.
 - 5) Lennuliiklusteenindusüksus peab vajaduse korral teavitama asjaomast sõjaväeüksust kohe, kui õhusõiduk on tuvastatud.
- c) Eksinud või tundmatu õhusõiduki puhul tuleb arvesse võtta võimalust, et õhusõiduki juhtimisse on sekkunud ebaseaduslikult. Kui lennuliiklusteenindusüksus leiab, et eksinud või tundmatu õhusõiduki juhtimisse võib olla ebaseaduslikult sekkunud, tuleb viivitamata ja kohaliku kokkulepitud korral kohaselt teavitada riigi poolt määratud asjaomast asutust.

SERA.11015. Tsiviilõhusõiduki lendu sekkumine tunnistamise eesmärgil

- a) Välja arvatud juhul, kui õhusõiduki lendu on sekkunud tunnistamise eesmärgil ja saateteenust osutatakse õhusõiduki palvel, kohaldavad liikmesriigid tsiviilõhusõiduki lendu tunnistamise eesmärgil sekkumise suhtes asjakohaseid õigus- ja haldusnorme, mis on kooskõlas rahvusvahelise tsiviillennunduskonventsiooniga, eriti selle artikli 3 punktiga d, mille kohaselt ICAO osalisriigid kohustuvad oma riiklikke õhusõidukeid käsitlevate õigusaktide väljaandmisel võtma nõuetekohaselt arvesse tsiviilõhusõidukite lennuliiklusohutust.
- b) Tsiviilõhusõiduki kapten peab tunnistamise eesmärgil õhusõiduki lendu sekkumise puhul tegema järgmist:
- 1) viivitamata täitma tunnistava õhusõiduki juhiseid ning tõlgendama visuaalmärguandeid ja reageerima neile vastavalt tabelites S11-1 ja S11-2 esitatud selgitustele;

- 2) teavitama võimaluse korral asjaomast lennuliiklusteenindusüksust;
- 3) püüdma luua tunnistava õhusõiduki või asjaomase tunnistamist juhtiva üksusega raadioside, saates üldise kutsungi hädaolukorra raadiosagedusel 121,5 MHz ja edastades andmed tunnistatava õhusõiduki ja lennu liigi kohta; kui kontakti ei ole loodud, tuleb võimaluse korral korrata asjaomast kutset hädaolukorra raadiosagedusel 243 MHz;
- 4) kui õhusõiduk on varustatud SSR-transpondriga, valima transpondri töörežiimi A, koodi 7700, välja arvatud juhul, kui asjaomane lennuliiklusteenindusüksus on andnud teistsugused korraldused;
- 5) kui õhusõiduk on varustatud automaatse sõltuva seire üldsäate (ADS-B) või lepingulise automaatse sõltuva seire (ADS-C) seadmetega, valima võimaluse korral sobiva hädaolukorrafunktsiooni, välja arvatud juhul, kui asjakohane lennuliiklusteenindusüksus on andnud teistsugused juhised.

Tabel S11-1

Tunnistava õhusõiduki visuaalmärguanded ja tunnistatava õhusõiduki vastumärguanded

Jrk-nr	TUNNISTAVA õhusõiduki visuaalmärguanded	Märguande tähendus	TUNNISTATAVA õhusõiduki vastumärguanded	Märguande tähendus
1	PÄEVAL või ÖÖSEL – tiivalt tiivale kallutamine ja navigatsioonitulede ebakorrapärane vilgutamine (kopterite puhul maandumisprožektorite vilgutamine) tunnistatava õhusõiduki ees, pisut ülalpool ning reeglina vasakul küljel (kopterite puhul paremal küljel); pärast vastumärguande saamist tehakse sujuv pööre horisontaaltasapinnas, reeglina vasakule (kopterite puhul sooritatakse pööre paremale) kuni soovitud kursini. Märkus 1 Tunnistav õhusõiduk võib ilmastiku- või maastikutingimuste tõttu paikneda ja teha pööreid vastupidi 1. seerias sätestatule. Märkus 2 Kui tunnistataval õhusõidukil ei ole võimalik hoida tunnistava õhusõiduki kiirust, peaks tunnistav õhusõiduk lendama ooteringi trajektoiril ning kallutama tunnistatavast õhusõidukist möödudes tiibu.	Toimub sekku-mine lendu. Järgnege mulle.	PÄEVAL või ÖÖSEL – tiivalt tiivale kallutamine, navigatsioonitulede ebakorrapärane vilgutamine ning järgnemine.	Sain aru, täidan korraldusi.
2	PÄEVAL või ÖÖSEL – järsk, vähemalt 90° tõusev pööre, mis eemaldub tunnistatavast õhusõidukist selle lennutrajektooriga lõikumata.	Võite lendu jätkata	PÄEVAL või ÖÖSEL – tiivalt tiivale kallutamine.	Sain aru, täidan korraldusi.
3	PÄEVAL või ÖÖSEL – teliku väljalaskmine (kui see on olemas), süüdatud maandumisprožektoritega lend kasutusel oleva lennuraja kohal või kui tunnistatav õhusõiduk on kopter, kopterite maandumisala kohal. Tunnistav kopter teeb maandumiseelse lähenemise ja jääb ripp-lennule kopterite maandumisala lähedal.	Maanduge sellele lennuväljale.	PÄEVAL või ÖÖSEL – teliku väljalaskmine (kui see on olemas), süüdatud maandumisprožektoritega lend ja tunnistavale õhusõidukile järgnemine ning kui pärast kasutusel oleva lennuraja (kopterite puhul maandumisala) kohal lendamist leitakse, et maandumine on ohutu, sooritatakse maandumine.	Sain aru, täidan korraldusi.

Tabel S11-2

Tunnistatava õhusõiduki visuaalmärguanded ja tunnistava õhusõiduki vastumärguanded

Jrk-nr	TUNNISTATAVA õhusõiduki visuaalmärguanded	Märguande tähendus	TUNNISTATAVA õhusõiduki vastumärguanded	Märguande tähendus
4	PÄEVAL või ÖÖSEL – teliku sisetõmbamine (kui see on olemas), lend kasutusel oleva lennuraja kohal ja maandumisprojektorite vilgutamine kõrgusel, mis on suurem kui 300 m (1 000 jalga), kuid mitte suurem kui 600 m (2 000 jalga) (kopteri puhul suurem kui 50 m (170 jalga), kuid mitte suurem kui 100 m (330 jalga), ning lennu jätkamine ümber kasutusel oleva raja või kopterite maandumisala. Kui maandumisprojektorid ei ole võimalik vilgutada, vilgutatakse muid olemasolevaid tulesid.	Teie määratud lennuväli ei ole sobiv.	PÄEVAL või ÖÖSEL – kui soovitakse, et tunnistatav õhusõiduk lendaks tunnistava õhusõiduki järel varulennuväljale, tõmbab tunnistav õhusõiduk teliku (kui see on olemas) sisse ja kasutab tunnistava õhusõiduki märguandeid vastavalt punktile 1. Kui tunnistatav õhusõiduk on otsustatud vabastada, kasutab tunnistav õhusõiduk tunnistava õhusõiduki märguandeid vastavalt punktile 2.	Sain aru, järgnege mulle. Sain aru, võite lennu jätkata.
5	PÄEVAL või ÖÖSEL – kõikide kasutusel olevate tulede korrapärane sisse- ja väljalülitamine nii, et see erineks õhusõiduki vilkuvatest tuledest.	Ei saa korraldusi täita.	PÄEVAL või ÖÖSEL – tunnistava õhusõiduki märguanded vastavalt punktile 2.	Sain aru.
6	PÄEVAL ja ÖÖSEL – kõikide kasutusel olevate tulede ebakorrapärane vilgutamine.	Olen hädas.	PÄEVAL või ÖÖSEL – tunnistava õhusõiduki märguanded vastavalt punktile 2.	Sain aru.

- c) Kui mis tahes allikast raadioside kaudu saadud juhised on vastuolus tunnistava õhusõiduki visuaalmärguannetega, nõuab tunnistatav õhusõiduk viivitamata selgitusi, jätkates samal ajal tunnistava õhusõiduki visuaalmärguannetega antud korralduste täitmist.
- d) Kui mis tahes allikast raadioside kaudu saadud juhised on vastuolus tunnistava õhusõiduki poolt raadioside kaudu antud juhiste ja nõuab tunnistatav õhusõiduk viivitamata selgitusi, jätkates samal ajal tunnistava õhusõiduki poolt raadio kaudu antud juhiste täitmist.
- e) Kui õhusõiduki lennu tunnistamise eesmärgil sekkumise ajal luuakse raadioside, kuid ühises keeles suhtlemine osutub võimatuks, püütakse juhiste ja vastumärguannete andmiseks ning olulise teabe edastamiseks kasutada tabelis S11-3 esitatud lauseid ja hääldusjuhiseid ning iga lauset korratakse kaks korda.

Tabel S11-3

TUNNISTATAVA õhusõiduki kasutatavad laused			TUNNISTATAVA õhusõiduki kasutatavad laused		
Lause	Hääldus ⁽¹⁾	Lause tähendus	Lause	Hääldus ⁽¹⁾	Lause tähendus
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Missugune on teie kutsung?	CALL SIGN (kutsung) ⁽²⁾	<u>KOL</u> SA-IN (kutsung)	Minu kutsung on (kutsung)
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Järgnege mulle.	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Sain aru.
DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Alustage laskumist maandumiseks.	Täidan juhiseid.		
			CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Ei saa juhiseid täita.
YOU LAND	<u>YOU</u> <u>LAAND</u>	Maanduge sellele lennuväljale.	REPEAT	REE- <u>PEET</u>	Korrake juhust.

TUNNISTAVA õhusõiduki kasutatavad laused			TUNNISTATAVA õhusõiduki kasutatavad laused		
Lause	Hääldus ⁽¹⁾	Lause tähendus	Lause	Hääldus ⁽¹⁾	Lause tähendus
			AM LOST	<u>AM LOSST</u>	Asukoht teadmata
PROCEED	<u>PRO-SEED</u>	Võite lendu jätkata.			
			MAYDAY	MAYDAY	Olen hädas.
			HIJACK ⁽³⁾	<u>HI-JACK</u>	Olen kaaperdatud.
			LAND (kohanimi)	LAAND (kohanimi)	Soovin maanduda. (kohanimi)
			DESCEND	<u>DEE-SEND</u>	Pean laskuma.

⁽¹⁾ Teises veerus on rõhutatud silpidele joon alla tõmmatud.

⁽²⁾ Nõutav kutsung on kutsung, mida kasutatakse lennuliiklusteenindusüksustega raadiotelefoni teel suhtlemiseks ja mis vastab lennuplaanis märgitud õhusõiduki tunnusele.

⁽³⁾ Teatavatel juhtudel ei ole võimalik ega ka soovitatav kasutada sõna „kaaperdatud“.

f) Kui lennuliiklusteenindusüksus saab teada, et tema piirkonnas sekkutakse tunnistamise eesmärgil mõne õhusõiduki lendu, peab ta võtma asjaolusid arvestades järgmised asjakohased meetmed:

- 1) püüdma kõikvõimalike vahenditega luua tunnistatava õhusõidukiga kahepoolse side, sealhulgas hädaolukorra raadiosagedusel 121,5 MHz, välja arvatud juhul, kui side on juba loodud;
- 2) teavitama tunnistatava õhusõiduki pilooti õhusõiduki lendu tunnistamise eesmärgil sekkumisest;
- 3) looma side tunnistamist juhtiva üksusega, kes peab tunnistatava õhusõidukiga kahepoolset sidet, ning edastama üksusele olemasolevat teavet õhusõiduki kohta;
- 4) vajaduse korral vahendama sõnumeid tunnistatava õhusõiduki või tunnistamist juhtiva üksuse ning tunnistatava õhusõiduki vahel;
- 5) tegema tunnistamist juhtiva üksusega tihedat koostööd, et võtta kõik vajalikud meetmed tunnistatava õhusõiduki ohutuse tagamiseks;
- 6) teavitama piirnevate lennuinfo piirkondade lennuliiklusteenindusüksusi, kui ilmneb, et õhusõiduk on kaldunud piirnevatest lennuinfo piirkondadest kõrvale.

g) Kui lennuliiklusteenindusüksus saab teada, et väljaspool tema piirkonda sekkutakse tunnistamise eesmärgil mõne õhusõiduki lendu, peab ta võtma asjaolusid arvestades järgmised asjakohased meetmed:

- 1) teavitama selle õhuruumi lennuliiklusteenindusüksust, kus tunnistamine toimub, edastama üksusele kõik olemasolevad andmed, mis võivad aidata õhusõidukit tuvastada, ning paluma tal tegutseda vastaval alapunktile f;
- 2) vahendama sõnumeid tunnistatava õhusõiduki, asjaomase lennuliiklusteenindusüksuse ja tunnistamist juhtiva üksuse või tunnistatava õhusõiduki vahel.

12. JAOTIS

Meteoroloogiateenused – ilmavaatlused õhusõidukilt ja ettekanded kõneside vahendusel

SERA.12001. Õhusõidukilt tehtavate ilmavaatluste tüübid

a) Igas lennuetapis tehakse õhusõidukilt järgmisi ilmavaatlusi:

- 1) eriilmavaatlused ning
- 2) muud erakorralised ilmavaatlused.

SERA.12005. Eriilmavaatlused õhusõidukilt

- a) Kõik õhusõidukid peavad tegema eriilmavaatlusi ja teatama tulemused juhul, kui tuvastatakse või vaadeldakse vähemalt üht järgmist nähtust:
- 1) mõõdukas või tugev turbulent või
 - 2) mõõdukas või tugev jäätumine või
 - 3) tugev orograafiline turbulent või
 - 4) raheta äikesetormid, mis on hämardunud, varjatud, laienenud või pagijoonelised, või
 - 5) rahega äikesetormid, mis on hämardunud, varjatud, laienenud või pagijoonelised, või
 - 6) tugev tolmu- või liivatorv või
 - 7) vulkaaniline tuhapilv või
 - 8) purske-eelne vulkaaniline tegevus või vulkaanipurse.
- b) Pädevad asutused sätestavad vajaduse korral muud tingimused, mille tuvastamisest või nägemisest peavad kõik õhusõidukid teatama.

SERA.12010. Muud erakorralised ilmavaatlused õhusõidukilt

Kui esineb muid meteoroloogilisi nähtusi, nt tuulenihe, mida ei ole punkti SERA.12005 alapunktis a nimetatud ja mis õhusõiduki kapteni arvates võivad mõjutada ohutust või oluliselt mõjutada õhusõiduki käitamise tõhusust, peab õhusõiduki kapten asjakohast lennuliiklusteenindusüksust nendest võimalikult kiiresti teavitama.

SERA.12015. Õhusõidukilt tehtud ilmavaatluste tulemuste edastamine kõneside vahendusel

- a) Ilmavaatlustulemused edastatakse vaatluse tegemise ajal või võimalikult kiiresti pärast vaatluse tegemist.
- b) Ilmavaatlustulemused edastatakse ettekandena õhusõiduki pardalt ja see peab vastama 5. liites esitatud tehnilistele nõuetele.

SERA.12020. Õhusõiduki pardalt tehtud ettekannete edastamine

- a) Lennuliiklusteenindusüksused (ATS-üksused) edastavad õhusõidukite pardalt tehtud erakorralised ja eriettekanded võimalikult kiiresti:
- 1) muudele asjaomastele õhusõidukitele;
 - 2) asjaomasele ilmavaatlusjaamale (MWO) ning
 - 3) muudele asjaomastele lennuliiklusteenindusüksustele (ATS-üksustele).
- b) Õhusõidukitele suunatud andmesidet korratakse kindla sagedusega ning kindla ajavahemiku jooksul, mille kehtestab asjaomane lennuliiklusteenindusüksus (ATS-üksus).
-

1. liide

Märguanded

1. HÄDA- JA SUNDOLUKORRA MÄRGUANDED

1.1. Üldist

1.1.1. Olenemata alapunktide 1.2 ja 1.3 sätetest kasutab hädaolukorda sattunud õhusõiduk kõiki tema käsutuses olevaid vahendeid tähelepanu äratamiseks, oma asukohast teatamiseks ning abi kutsumiseks.

1.1.2. Häda- ja sundolukorra märguannete telekommunikatsiooniseadmete kaudu edastamise protseduurid peavad olema kooskõlas Chicago konventsiooni 10. lisa II kõite sätetega.

1.2. Hädaolukorra märguanded

1.2.1. Järgmised märguanded kas koos või eraldi tähendavad, et on tekkinud tõsine ja vahetu oht ning et palutakse viivitamata abi:

a) raadiotelegraafi või muu sidevahendiga edastatud tähekombinatsioon SOS (.. . — — — .. morsetähstikus);

b) raadiotelefonis hädaolukorra märguanne, mida tähistab sõna MAYDAY;

c) andmekanali kaudu edastatud hädaolukorra märguanne MAYDAY;

d) ühekaupa väikeste vaheaegadega välja lastavad punased raketid või valguslaengud;

e) langevarjuga laskuv punane rakett;

f) valida transpondril töörežiim A, kood 7700.

1.3. Sundolukorra märguanded

1.3.1. Selleks et teatada probleemidest, mis sunnivad õhusõidukit maanduma, kuid mille puhul ei vajata kohe abi, kasutatakse kas koos või eraldi järgmisi märguandeid:

a) õhusõiduki maandumistulede korduv sisse- ja väljalülitamine või

b) õhusõiduki navigatsioonitulede korduv sisse- ja väljalülitamine viisil, mis selgelt erineb vilkuvatest navigatsioonituledest.

1.3.2. Järgmised märguanded kas koos või eraldi tähendavad, et õhusõidukilt soovitakse anda eriti kiire teade vee- või õhusõiduki või muu liiklusvahendi või nendel viibivate või mujal märgatud isikute ohus olemise kohta:

a) raadiotelegraafi või muu sidevahendiga edastatud tähekombinatsioon XXX (—..— —..— —.. — morsetähstikus);

b) raadiotelefonis sõnad PAN, PAN;

c) andmekanali kaudu edastatud signaal PAN, PAN.

2. VISUAALMÄRGUANDED, MIDA KASUTATAKSE LOATA ÕHUSÕIDUKITE HOIATAMISEKS JUHUL, KUI NEED ON SISENEMAS PIIRANGU-, KEELU- VÕI OHUALASSE VÕI LENDAVAD SELLEL ALAL

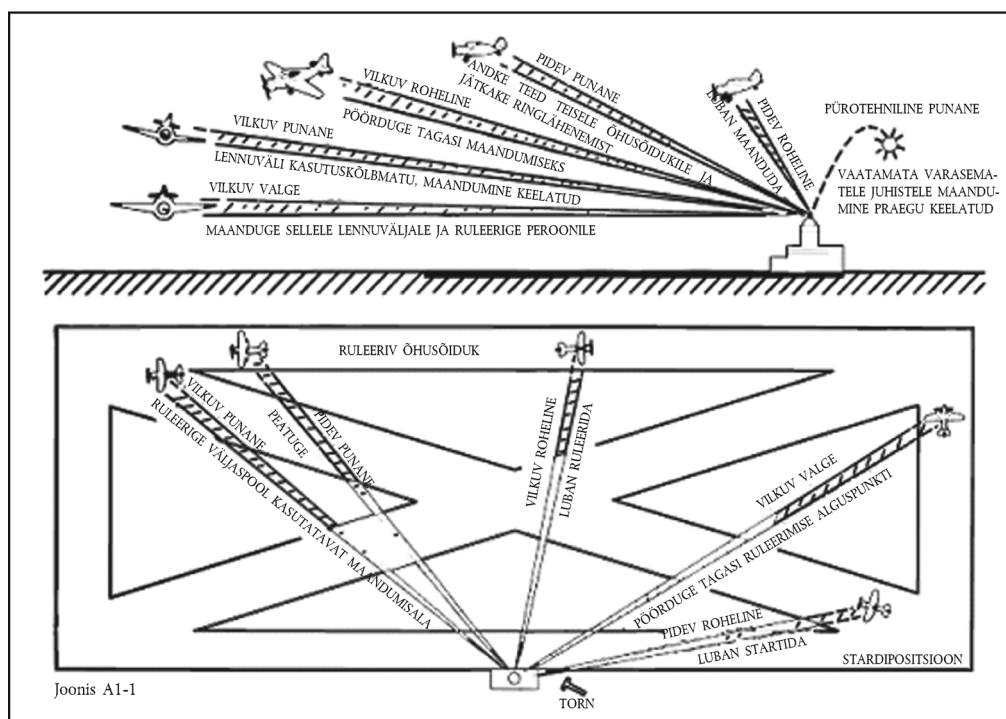
2.1. Visuaalmärguanded, mida antakse piirangu-, keelu- või ohualasse sisenevate või seal lendavate õhusõidukite hoiatamiseks, on järgmised: päeval ja öösel – sari kümnesekundiliste vaheaegadega välja lastavaid rakette, mis lõhkedes paiskavad välja punaseid ja rohelisi tähekesi, mis näitab, et asjaomane loata õhusõiduk lendab piirangu-, keelu- või ohualas või on sinna sisenemas ning et õhusõiduk peab võtma antud olukorrale vastavaid meetmeid.

3. LENNUVÄLJALIIKLUSE MÄRGUANDED
- 3.1. Valgussignaalid ja pürotehnilised signaalid
- 3.1.1. Juhised

Tabel AP 1 - 1

Valgussignaal		Lennujuhtimiskuse signaal	
		Õhus olev õhusõiduk	Maapinnal olev õhusõiduk
Asjaomasele õhusõidukile edastatav valgussignaal (vt joonis A1-1).	Pidev roheline	Luban maanduda.	Luban startida.
	Pidev punane	Andke teed teisele õhusõidukile ja jätkake ringlähenumist.	Peatuge.
	Vilkuv roheline	Pöörduge tagasi maandumiseks (*).	Luban ruleerida.
	Vilkuv punane	Lennuväli kasutamiskõlbmatu, maandumine keelatud.	Ruleerige väljaspool kasutatavat maandumisala.
	Vilkuv valge	Maanduge sellele lennuväljale ja ruleerige perroonile (*).	Pöörduge tagasi ruleerimise alguspunkti Lennuväljal.
Pürotehniline punane		Vaatamata varasematele juhistele maandumine praegu keelatud.	

(*) Maandumis- ja ruleerimisluba antakse eraldi.



3.1.2. Õhusõidukilt antav kinnitus märguande vastuvõtmise kohta

a) Lennu ajal:

1) päevasel ajal:

— tiibade kallutamine, välja arvatud lähenemise baasosade ajal või lõppjärgus;

2) pimedal ajal:

— õhusõiduki maandumistulede kahekordne vilgutamine, maandumistulede puudumise korral navigatsioonitulede kahekordne vilgutamine.

b) Maapinnal:

1) päevasel ajal:

— õhusõiduki kald- või suunatuüride liigutamine;

2) pimedal ajal:

— õhusõiduki maandumistulede kahekordne vilgutamine, maandumistulede puudumise korral navigatsioonitulede kahekordne vilgutamine.

3.2. Maamärgid

3.2.1. Maandumiskeeld

3.2.1.1. Märguandekohta rõhtsalt asetatud punane ruut, milles on kollane diagonaalrist (joonis A1-2), tähendab, et maandumine on keelatud ning keeld võib olla pikaajaline.



JOONIS A1-2

3.2.2. Erilise ettevaatuse nõue lähenemisel või maandumisel

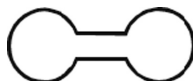
3.2.2.1. Märguandekohale rõhtsalt asetatud punane ruut, milles on üks kollane diagonaal (joonis A1-3), tähendab, et manööverdusala halva seisundi tõttu või mõnel muul põhjusel tuleb nii lähenemisel kui ka maandumisel olla eriti ettevaatlik.



JOONIS A1-3

3.2.3. Lennuradade ja ruleerimisteede kasutamine

3.2.3.1. Märguandekohale rõhtsalt asetatud valge hantlikujuline märk (joonis A1-4) tähendab, et õhusõiduk peab maandumiseks, startimiseks ja ruleerimiseks kasutama vaid lennuradasid ja ruleerimisteid.



JOONIS A1-4

3.2.3.2. Märguandekohale rõhtsalt asetatud ja punktis 3.2.3.1 kirjeldatuga sarnane valge hantlikujuline märk, mille kummaski ringikujulises osas on pikiteljega risti must triip (joonis A1-5) tähendab, et õhusõiduk võib maandumiseks ja startimiseks kasutada vaid lennuradasid, kuid muu liiklus võib toimuda väljaspool lennuradu ja ruleerimisteid.



JOONIS A1-5

3.2.4. Suletud lennurajad ja ruleerimisteed

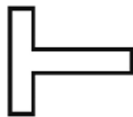
3.2.4.1. Lennuradadele ja ruleerimisteedele või nende osadele rõhtsalt asetatud valged või kollased, aluspinnast selgesti eristatavad ristid (joonis A1-6) tähendavad, et nendega märgistatud manööverdusala osa on õhusõidukitele kasutamiseks kõlbmatu.



JOONIS A1-6

3.2.5. Stardi- ja maandumissuund

- 3.2.5.1. Rõhksalt asetatud valge või oranž T-kujuline märk (joonis A1-7) näitab stardi- ja maandumissuunda nii, et see on paralleelne T-tähe püstosaga ja kulgeb sellega ristuva osa suunas. Öösel peab märk olema valgustatud või ääristatud valgete tuledega.



JOONIS A1-7

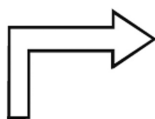
- 3.2.5.2. Lähilennujuhtimisüksuse asukohta või selle lähedusse püsti asetatud kahekohaline arv (joonis A1-8) näitab manööverduslal olevale õhusõidukile lähima kümnenda kraadini ümardatud stardi magnetsuunda.



JOONIS A1-8

3.2.6. Parempoolne liiklus

- 3.2.6.1. Märkuande kohale või kasutusel oleva lennuraja otsa rõhksalt asetatud selgelt nähtav paremale suunav nool (joonis A1-9) tähendab, et maandumiseelsed ja stardijärgsed pöörded tuleb teha paremale.



JOONIS A1-9

3.2.7. Lennuliiklusteeninduse büroo

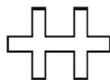
- 3.2.7.1. Püsti asetatud must C-täht kollasel taustal (joonis A1-10) näitab lennuliiklusteeninduse büroo asukohta.



JOONIS A1-10

3.2.8. Purilennutegevus

- 3.2.8.1. Märkuandekohale rõhksalt asetatud valge kaksikrist (joonis A1-11) tähendab, et lennuväljal harrastatakse purilennutegevust ning et hetkel toimuvad purilennud.



JOONIS A1-11

4. JUHISMÄRGUANDED

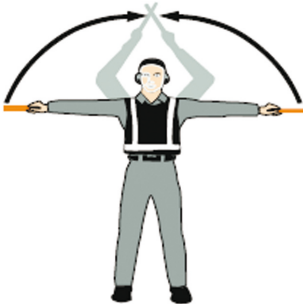
4.1. Märkuandja märguanded õhusõidukile

- 4.1.1. Märkuandja, kes vajaduse korral hoiab end piloodile paremini nähtavaks tegemiseks käes märgutulesid, annab märku, olles pöördunud õhusõiduki poole ja paiknedes järgmiselt:

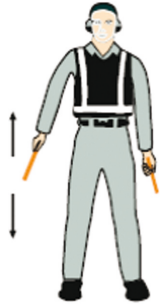
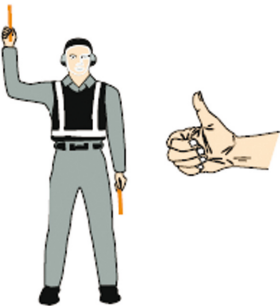
- jäiga tiivakinnitusega õhusõiduki puhul ees vasakul pool kohas, kus piloot teda kõige paremini näeb, ning
- kopteri ees kohas, kus piloot teda kõige paremini näeb.

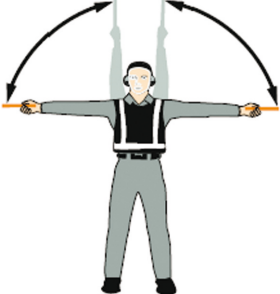
- 4.1.2. Enne allpool esitatud juhismärguannete kasutamist peab märkuandja veenduma, et piirkonnas, kuhu õhusõiduk juhatakse, puuduvad takistused, millega õhusõiduk punkti SERA.3301 alapunkti a järgides võib kokku põrgata.

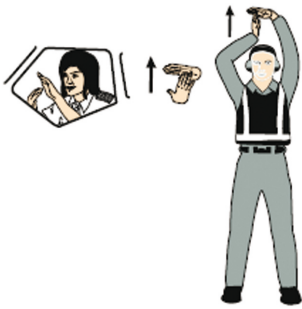
	1. Märkuanne tiiva otsa juurest (*) Parem käsi üles tõstetud, sau ülespoole, vasak käsi allapoole suunatud sauaga liigub keha suunas. (*) See märkuanne tiiva otsa juures asuvalt märguandjalt näitab piloodile / saateauto juhile / perroomikorraldajale / tagurdamise korraldajale, et puuduvad takistused õhusõiduki liikumiseks seisuplatsilt/seisuplatsile.
	2. Ruleerige sellele seisupaigale Sirged käed tõstetakse üles, sauad on suunatud üles.
	3. Ruleerige järgmise märguandja poole või vastavalt lennujuhi juhiste Mõlemad käed on üleval. Käed langetatakse õlgade kõrguseni ja sauadega osutatakse järgmise märguandja või ruleerimisala suunas.
	4. Ruleerige ettepoole Käed painutatakse küünarnukist ja sauasid liigutatakse rinna kõrgusel üles ja alla.
	5a. Pöörake vasakule (piloodi poolt vaadatuna) Parem käsi koos sauaga sirutatakse keha suhtes 90° nurga all paremale, vasaku käega näidatakse märkuannet „ruleerige ettepoole”. Mida kiiremini viibatakse, seda järsem on pööre.

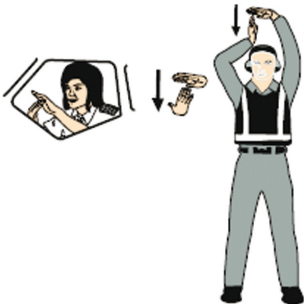
	5b. Pöörake paremale (piloodi poolt vaadatuna) Vasak käsi koos sauaga sirutatakse keha suhtes 90° nurga all vasakule, parema käega näidatakse märguannet „ruleerige ettepoole”. Mida kiiremini viibatakse, seda järsem on pööre.
	6a. Seiskamine tavaolukorras Käed sauadega on sirutatud keha suhtes 90° nurga all külgedele, seejärel tõstetakse käed aeglaselt üles pea kohale ja ristatakse sauad.
	6b. Hädaseiskamine Sirged käed väljasirutatud sauadega tõstetakse hoogsalt pea kohale ja ristatakse sauad.
	7a. Pidurid peale Lahtise peopesaga käsi tõstetakse õla kõrgusele. Pärast lennumeeskonnaga silmsideme loomist surutakse sõrmed rusikasse. Asendit ei tohi muuta enne, kui lennumeeskond on andnud vastumärguande (ülestõstetud põial).
	7b. Pidurid maha Rusikasse surutud sõrmedega käsi tõstetakse õla kõrgusele. Pärast meeskonnaga silmsideme loomist avatakse peopesa. Asendit ei tohi muuta enne, kui lennumeeskond on andnud vastumärguande (ülestõstetud põial).

	8a. Seisuklotsid on paigaldatud Käed tõstetakse sirgelt pea kohale, sauad suunatud sissepoole. Sauad viiakse otsapidi kokku. Veenduda, et meeskond on märguandest aru saanud.
	8b. Seisuklotsid on eemaldatud Käed tõstetakse sirgelt pea kohale, sauad on suunatud väljapoole. Sauad liiguvad horisontaalselt külgsuunas. Seisuklotse ei tohi eemaldada enne lennumeeskonnalt vastava loa saamist.
	9. Käivitage mootor(id) Parem käsi koos sauaga tõstetakse pea kõrgusele ja tehakse ringikujulisi liigutusi. Vasak käsi koos sauaga on samal ajal peast kõrgemal ja näitab käivitatava mootori suunas.
	10. Seisake mootorid Käsivars tõstetakse keha ette, sau on õla kõrgusel. Saua ja kätt liigutatakse külgsuunas edasi-tagasi vasaku õla juurest parema õla juurde.
	11. Aeglustage liikumist Käed lastakse sirgelt alla. Sauadega käsi liigutatakse küünarvarrest üles-alla.

	12. Vähendage mootori(te) pöördeid näidatud küljel Käed on all, sauad allapoole suunatud. Paremat või vasakut saua liigutades antakse märku, et vähendada tuleb vastavalt kas vasak- või parempoolse(te) mootori(te) pöördeid.
	13. Tagurdage Käsivarred tõstetakse keha ette ja tehakse ringikujulisi liigutusi ettepoole. Tagurdamise peatamiseks kasutatakse märguannet 6a või 6b.
	14a. Pöörake tagurdamisel (saba paremale) Vasak käsi koos sauaga on all küljel, paremat kätt viibutatakse korduvalt püstiasendist rõhtsalt ette.
	14b. Pöörake tagurdamisel (saba vasakule) Parem käsi koos sauaga on all küljel, vasakut kätt viibutatakse korduvalt püstiasendist rõhtsalt ette.
	15. Kinnitan / kõik on korras (*) Parem käsivars tõstetakse koos sauaga (või tõstetud pöidlaga) pea kõrgusele. Vasak käsivars on all külje vastas. (*) Seda märguannet kasutatakse ka tehniliste/teeninduslike märguannete puhul.

	16. Riplend (*) Sauadega käed sirutatakse 90° nurga all külgedele. _____ (*) Kasutatakse kopteri ripplennu puhul.
	17. Liikuge ülespoole (*) Käed sauadega sirutatakse keha suhtes 90° nurga all külgedele, peopesad pööratakse ülespoole. Sellest asendist viibutatakse käsi ülespoole. Liigutuste kiirus näitab tõusu kiirust. _____ (*) Kasutatakse kopteri ripplennu puhul.
	18. Liikuge allapoole (*) Käed sauadega sirutatakse keha suhtes 90° nurga all külgedele, peopesad pööratakse allapoole. Sellest asendist viibutatakse käsi allapoole. Liigutuste kiirus näitab laskumise kiirust. _____ (*) Kasutatakse kopteri ripplennu puhul.
	19a. Liikuge horisontaalselt vasakule (piloodi poolt vaadatuna) (*) Sauaga käsi sirutatakse keha suhtes 90° nurga all paremale küljele. Teist kätt viibutatakse ees samasse suunda. _____ (*) Kasutatakse kopteri ripplennu puhul.
	19 b) Liikuge horisontaalselt paremale (piloodi poolt vaadatuna) (*) Sauaga käsi sirutatakse keha suhtes 90° nurga all vasakule küljele. Teist kätt viibutatakse ees samasse suunda. _____ (*) Kasutatakse kopteri ripplennu puhul.

	20. Maanduge (*) Ette alla sirutatud sauadega käed pannakse risti. _____ (*) Kasutatakse kohteri ripplennu puhul.
	21. Oodake Sauadega käed sirutatakse kehast 45° nurga all allapoole. Oodata, kuni võib teha järgmise manöövri.
	22. Õhusõiduki lähetamine Parema käega või sauaga tehakse standardne auandmise liigutus. Lennumeeskonnaga tuleb hoida silmsidet kuni õhusõiduki liikumahakkamiseni.
	23. Ärge puudutage juhiseid (tehniline/teeninduslik sidemärkuanne) Rusikas käsi või horisontaalasendis sau tõstetakse pea kohale, vasak käsi on all külje vastas.
	24. Ühendage maavool (tehniline/teeninduslik sidemärkuanne) Mõlemad käed sirutatakse pea kohale; vasaku käe pihk viiakse horisontaalasendisse ja parema käe väljasirutatud sõrmed viiakse vasaku pihu alla, nii et moodustuks T-täht. Öisel ajal võib T-tähe moodustada valgustatud sauadega, mida hoitakse pea kohal.

	25. Katkestage maavool (tehniline/teeninduslik sidemärguanne) Vasak käsi tõstetakse pea kohale, pihk horisontaalsendis. Parema käe väljasirutatud sõrmed suunatakse vasakusse pihku, nii et moodustub T-täht. Seejärel eemaldatakse parem käsi vasakust. Maavoolu ei tohi katkestada enne lennumeeskonnalt vastava loa saamist. Öisel ajal võib T-tähe moodustada valgustatud sauadega, mida hoitakse pea kohal.
	26. Eitus (tehniline/teeninduslik sidemärguanne) Paremat kätt allasuunatud pöidla või sauaga hoitakse õla suhtes 90° nurga all, vasak käsi on all külje vastas.
	27. Looge siseside (tehniline/teeninduslik sidemärguanne) Mõlemad õlavarred suunatakse külgedele ja peopesad vajutatakse kõrvade vastu.
	28. Avage/sulgege trepp (tehniline/teeninduslik sidemärguanne) (*) Vasak käsi koos sauaga tõstetakse 45° all üles, parem käsi on all ja viipab vasaku õla suunas. (*) See märguanne on ette nähtud eelkõige sellistele õhusõidukitele, mille esiosas asub sisseehitatud trepp.

4.2. Õhusõiduki piloodi märguanded märguandjale

4.2.1. Järgmised märguanded annab piloot käte abil juhikabiinist. Piloodi käed peavad olema märguandjale selgesti nähtavad ja vajaduse korral valgustatud.

4.2.1.1. Pidurid

a) *Pidurid peal*: käsivars tõstetakse horisontaalselt näo kõrgusele, sõrmed on harali; seejärel pigistatakse käsi rusikasse.

b) *Vabastan pidurid*: käsivars tõstetakse rõhtsalt näo kõrgusele, käsi on rusikas, seejärel aetakse sõrmed harali.

4.2.1.2. Seisuklotsid

- a) *Paigaldage seisuklotsid:* käed on ette sirutatud, peopesad väljapoole, seejärel pannakse käed näo kõrgusel risti.
- b) *Eemaldage seisuklotsid:* käed on näo kõrgusel risti, peopesad väljapoole, seejärel sirutatakse käed laiali.

4.2.1.3. Valmis käivitama mootorit/mootoreid

- a) Ühe käe tõstetud sõrmede arv näitab käivitatava mootori numbrit.

4.3. Tehnilised/teeninduslikud märguanded

- 4.3.1. Käsitsi antavaid märguandeid tuleb kasutada ainult siis, kui tehniliste/teeninduslike märguannete puhul ei ole verbaalset side võimalik kasutada.

- 4.3.2. Märguandja peab tagama, et lennumeeskond annab tehnilisele/teeninduslikule märguandele arusaamist kinnitava vastumärguande.

5. KÄTE ABIL ANTAVAD HÄDAOLUKORRAMÄRGUANDED

- 5.1. Järgmised käte abil antavad hädaolukorramärguanded on ette nähtud selleks, et tagada minimaalse nõuetekohase hädaabiteabe vahetamine õhusõidukite pääste- ja tuletõrjeteenistuse (ARFF) juhi / õhusõidukite pääste- ja tuletõrjeteenistuse töötajate ning intsidendis osaleva õhusõiduki lennumeeskonnaga ja/või salongimeeskonnaga liikmete vahel. Õhusõidukite pääste- ja tuletõrjeteenistuse (ARFF) hädaolukorramärguanded edastatakse lennumeeskonnale õhusõiduki ees vasakul pool.

	1. Soovitame evakueeruda Pärast olukorra välishindamist soovib õhusõidukite pääste- ja tuletõrjeteenistuse juht õhusõidukilt evakueeruda. Käsivars sirutatakse kehast eemale ning hoitakse horisontaalasendis, käsi tõstetakse silmade kõrgusele. Käsi tõmmatakse kutsuva žestiga enda poole. Teist käsi hoitakse keha vastas. Öösel – märguande edastamiseks kasutatakse valgustatud sauasid.
	2. Soovitame tegevuse katkestada Soovitame evakueerimisprotsessi katkestada. Peatage õhusõiduk või katkestage muu tegevus. Käsivarred tõstetakse pea kohale ning pannakse need randmete juurest risti. Öösel – sama märguande edastamiseks kasutatakse valgustatud sauasid.
	3. Hädaolukorra lõpp Puuduvad välised tõendid ohu olemasolu kohta ehk kõik on korras. Käed sirutatakse 45° nurga all kehast eemale. Käsi liigutatakse pihast madalamal sissepoole, kuni randmed on omavahel risti. Seejärel viiakse käed tagasi külgedele. Öösel – märguande edastamiseks kasutatakse valgustatud sauasid.



4. Tulekahju

Paremat kätt liigutatakse lehvikutaoliselt õlast põlveni. Teise käega osutatakse tulekahjupiirkonna suunas.

Õösel – sama märguande edastamiseks kasutatakse valgustatud sauasid.

2. liide

Mehitamata vabalennuõhupallid

1. MEHITAMATA VABALENNUÕHUPALLIDE LIIGITUS

1.1. **Mehitamata vabalennuõhupallid tuleb liigitada järgmiselt (vt joonis AP2-1):**

- a) *kerged vabalennuõhupallid* – mehitamata vabalennuõhupallid, mis kannavad ühest või mitmest pakist koosnevat kasulikku koormat üldkaaluga alla 4 kg, kui õhupalli ei liigitata vastavalt alapunkti c alapunktile 2, 3 või 4 raskete vabalennuõhupallide hulka, või
- b) *keskmise raskusega vabalennuõhupallid* – mehitamata vabalennuõhupallid, mis kannavad ühest või mitmest pakist koosnevat kasulikku koormat, mille üldkaal on 4 kg või rohkem, kuid alla 6 kg, kui õhupalli ei liigitata vastavalt alapunkti c alapunktile 2, 3 või 4 raskete vabalennuõhupallide hulka, või
- c) *rasked vabalennuõhupallid* – mehitamata vabalennuõhupallid, mis vastavad järgmistele tingimustele:
 - 1) nende üldkaal on vähemalt 6 kg või
 - 2) nad kannavad kasulikku koormat, mis sisaldab ühte pakki, mis kaalub vähemalt 3 kg, või
 - 3) nad kannavad kasulikku koormat, mis sisaldab vähemalt 2 kg raskust pakki, mille pind-erikoormus on üle 13 g/cm^2 ; pind-erikoormuse arvutamiseks jagatakse kasuliku koorma üldmass grammides selle väikseima pinna pindalaga, või
 - 4) nad kannavad kasulikku koormat, mille riputamiseks on kasutatud trossi või muud vahendit, mille katkemisjõud koorma õhupallist eraldamisel on 230 N või rohkem.

2. MEHITAMATA VABALENNUÕHUPALLIDE KÄITAMISE ÜLDREEGLID

- 2.1. Mehitamata vabalennuõhupalli ei tohi käitada ilma selle riigi lennuameti loata, kus asjaomane vabalennuõhupall lendu lastakse.
- 2.2. Mehitamata vabalennuõhupalli, välja arvatud kerged pallid, mida kasutatakse vaid meteoroloogilistel eesmärkidel, ei tohi lendu lasta üle teise riigi territooriumi ilma asjaomase riigi lennuameti loata.
- 2.3. Alapunktis 2.2 osutatud luba tuleb saada enne õhupalli lendulaskmist, kui lennuks valmistumise ajal on põhjust oletada, et õhupall võib triivida teise riigi õhuruumi. Sellise loa võib taotleda lendude sarjale või teatud eritüüpi korduvlendudele, näiteks atmosfääri uurimiseks ette nähtud õhupallide lennud.
- 2.4. Mehitamata vabalennuõhupalle peab käitama kooskõlas selles riigis kehtiva korraga, kus õhupall on registreeritud või mille territooriumilt õhupall tõenäoliselt üle lendab.
- 2.5. Mehitamata vabalennuõhupalli ei tohi käitada nii, et palli või mõni selle osa (kaasa arvatud kasulik koorem) kokkupõrkel maapinnaga tekib oht asjaomase lennuga mitte seotud inimestele või nende varale.
- 2.6. Rasket mehitamata vabalennuõhupalli ei tohi käitada avamere kohal, ilma et see oleks eelnevalt kooskõlastatud asjaomas(t)e aeronavigatsiooniteenus(t)e osutaja(te)ga (ANSP-d).

Joonis AP2-1

KARAKTERISTIKUD		KASULIKU KOORMA MASS (kg)					
		1	2	3	4	5	6 or more
TROSS VÕI MUU RIPUTAMISVAHEND		RASKED					
Katkemisjõud 230 N või ENAM							
KASULIKU KOORMAGA ERALDI PAKK	PIND- ERIKOORMUS üle 13 g/cm ²						
PIND-ERIKOORMUSE ARVUTAMINE Mass(g) Jagatud väikseima pinna pindalaga (cm²)	PIND- ERIKOORMUS alla 13 g/cm ²	KERGED					
ÜLDMASS							
(kui riputamisvahend VÕI pind- erikoormus VÕI ühe paki mass ei ole määravad tegurid)		KESKMISED					

3. MEHITAMATA VABALENNUÕHUPALLIDE KÄITAMISE PIIRANGUD JA NÕUDED NENDE VARUSTUSELE
- 3.1. Rasket mehitamata vabalennuõhupalli ei tohi käitada ilma asjaomas(t)e aeronavigatsiooniteenus(t)e osutaja(te) (ANSP-d) loata mis tahes kõrgusel allpool rõhkkõrgust 18 000 m (60 000 jalga), kui allpool kõnealust rõhkkõrgust esineb järgmist:
 - a) pilved või muud nähtavust piiravad ilmingud, mis katavad üle poole taevast, või
 - b) horisontaalnähtavus on alla 8 km.
- 3.2. Rasket või keskmist mehitamata vabalennuõhupalli ei tohi lendu lasta nii, et see lendaks madalamal kui 300 m (1 000 jala) kõrgusel üle linnade, alevite või asulate tihedalt asustatud piirkondade või lennuga mitte seotud rahvakogunemiste.
- 3.3. Rasket mehitamata vabalennuõhupalli võib käitada vaid järgmistel juhtudel:
 - a) õhupallil on vähemalt kaks iseseisvalt toimivat seadet või süsteemi, mis eraldavad kasuliku koorma õhupallist kas automaatselt või kaugjuhtimise teel;
 - b) kui tegemist on survestamata polüetüleenõhupalliga, kasutatakse õhupallikesta lennu lõpetamiseks vähemalt kaht iseseisvalt toimivat meetodit, süsteemi või seadet või nende kombinatsiooni;

- c) õhupalli kestal on radari signaali peegeldav seade (seadmed) või signaali peegeldav materjal, mis tagab peegeldunud signaali suunamise maapealsesse radariesse, mis töötab sagedusel 200 MHz – 2 700 MHz, ja/või õhupalli lendamisel väljapoole maapealse radari tegevusraadiust on õhupall varustatud muude asjakohaste seadmetega, mis tagavad kasutajale võimaluse palli pidevalt jälgida.

3.4. Rasket mehitamata vabalennuõhupalli ei või kasutada järgmistes piirkondades:

- a) piirkonnad, kus kasutatakse maapealset sekundaarradarit (SSR), välja arvatud juhul, kui õhupall on varustatud sekundaarradari transpondriga, mis mõõdab õhurõhu järgi kõrgust merepinnast ja saadab pidevalt välja kindlaksmääratud koodi või mille jälgimisjaam vajaduse korral sisse lülitab, või
- b) piirkonnad, kus kasutatakse maapealset ADS-Bd, välja arvatud juhul, kui õhupall on varustatud ADS-B saatjaga, mis mõõdab õhurõhu järgi kõrgust merepinnast ja mis on pidevalt töövalmis või mille jälgimisjaam vajaduse korral sisse lülitab.

3.5. Kui mehitamata vabalennuõhupallil on rippantenn, mille suvalisest kohast katkirebimiseks on vajalik jõudu rohkem kui 230 N, võib õhupalli kasutada vaid tingimusel, et antenn on märgistatud värviliste vimplite või paeltega, mille kinnituskohdade vahemaa on väiksem kui 15 m.

3.6. Rasket mehitamata vabalennuõhupalli ei tohi kasutada allpool 18 000 m (60 000 jalga) rõhkkõrgust öösel või mõnel muul päeva asutuse kindlaksmääratud ajal, välja arvatud juhul, kui õhupall, selle lisandid ja kasulik koorem on valgustatud, olenemata sellest, kas nad käitamisel üksteisest eralduvad või mitte.

3.7. Rasket mehitamata vabalennuõhupalli, millel on üle 15 m pikkune rippseade (välja arvatud eredavärviline avatud langevari), ei tohi öösel kasutada allpool 18 000 m (60 000 jalga) rõhkkõrgust, välja arvatud juhul, kui rippseadmele on kantud eri värvi eredad triibud või kui seadmele on kinnitatud värvilised vimplid.

4. LENNU LÕPETAMINE

4.1. Lennu lõpetamisel peab raske mehitamata vabalennuõhupalli käitaja sisse lülitama alapunkti 3.3 alapunktides a ja b sätestatud lennulõpetamisseadmed:

- a) kui selgub, et ilmingimused on halvemad, kui käitamiseks ette nähtud;
- b) kui õhupalli või kasuliku koormuse rikke tõttu või mõnel muul põhjusel muutub lennu jätkamine ohtlikuks lennuliiklusele, maa peal olevatele inimestele või varale või
- c) enne õhupalli loata sisenemist teise riigi õhuruumi.

5. LENNUST TEATAMINE

5.1. **Lennueelsed toimingud**

5.1.1. Käitaja peab edastama raske või keskmise mehitamata vabalennuõhupalli kavandatava lennu kohta eelteate asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele hiljemalt seitse päeva enne kavandatavat lendu.

5.1.2. Teade kavandatava lennu kohta peab sisaldama järgmiseid lennuliiklusteenindusüksuse nõutavaid andmeid:

- a) õhupalli tunnus või projekti koodnimi;
- b) õhupalli klass ja kirjeldus;
- c) SSR-kood, õhusõiduki aadress või NDB-sagedus (vastavalt vajadusele);
- d) käitaja nimi ja telefoninumber;
- e) lähetamiskoht;
- f) arvestuslik lähetamisaeg (mitme palli lähetamise korral lähetamiste algus ja lõpp);

- g) lähetatavate õhupallide arv ja kavandatavad ajavahemikud lähetamiste vahel (mitme lähetamise korral);
- h) eeldatav tõususuund;
- i) reisilennukõrgus(ed) (rõhkkõrgus);
- j) arvestuslik aeg, mis kulub õhupalli tõusmiseks rõhkkõrgusele üle 18 000 m (60 000 jala) või õhupalli jõudmiseks reisilennukõrgusele, kui see ei ületa 18 000 m (60 000 jala), ning õhupalli arvestuslik asukoht sel hetkel; kui on tegemist üksteisele järgnevate lähetamistega, tuleb eespool nimetatud andmete asemel teatada arvestuslik aeg, millal sarja esimene ja viimane õhupall jõuavad sobivale kõrgusele (näiteks 122136Z–130330Z);
- k) lennu lõppemise arvestuslik kuupäev ning õhupalli maandumise või selle eeldatava leidmise piirkond. Kui õhupalle käitatakse pikka aega kestvatel lendudel ning lennu lõppemise kuupäeva ja kellaaega ei ole seetõttu võimalik täpselt kindlaks määrata, tuleb kasutada mõistet „pikaajaline lend“ (*long duration*). Kui eeldatakse, et õhupallide maandumise või leidmise kohti võib olla mitu, teatatakse iga maandumis- või leidmiskoha asukoht ning arvestuslik maandumisaeg. Kui tegemist on üksteisele järgnevate maandumiste sarjaga, teatatakse sarja esimese ja viimase õhupalli maandumise arvestuslik aeg (näiteks 070330Z–072300Z).

5.1.3. Enne õhupalli lähetamist alapunkti 5.1 kohaselt edastatavate andmete muudatused tuleb lennuliiklusteenindusüksusele saata hiljemalt kuus tundi enne arvestuslikku lähetamisega. Kui õhupalle kasutatakse päikese või muu kosmilise kiirguse häirete uurimiseks, mille puhul ajategur on määrav, tuleb muudatustest teatada vähemalt 30 minutit enne õhupalli lähetamise arvestuslikku aega.

5.2. Lähetamisteade

5.2.1. Käitaja peab pärast keskmise või raske mehitamata vabalennuõhupalli lähetamist teatama lennuliiklusteenindusüksusele viivitamata järgmised andmed:

- a) õhupalli tunnus;
- b) lähetamiskoht;
- c) tegelik lähetamisaeg;
- d) arvestuslik aeg, mil õhupall ületab rõhkkõrguse 18 000 m (60 000 jala) või jõuab reisilennukõrgusele, kui see ei ületa 18 000 m (60 000 jala), ning õhupalli arvestuslik asukoht sel hetkel, ning
- e) kõik alapunkti 5.1.2 alapunktide g ja h kohaselt edastatud teatesse tehtud muudatused.

5.3. Tühistamisteade

5.3.1. Kui tühistatakse keskmise või raske mehitamata vabalennuõhupalli eelnevalt kavandatud lend, millest asjakohast lennuliiklusteenindusüksust on alapunkti 5.1 kohaselt teavitatud, peab käitaja kõnealust lennuliiklusteenindusüksust sellest viivitamata teavitama.

6. ASUKOHAANDMETE REGISTREERIMINE JA NENDEST TEATAMINE

- 6.1. Rõhkkõrgusel 18 000 m (60 000 jala) või sellest allpool lendava raske mehitamata vabalennuõhupalli käitaja peab jälgima õhupalli lennutrajektoori ning teatama lennuliiklusteenindusüksuse nõudmisel õhupalli asukoha. Käitaja peab registreerima õhupalli asukoha andmed iga kahe tunni järel, kui lennuliiklusteenindusüksus ei nõua asjaomaste andmete esitamist veelgi lühemate ajavahemike järel.
- 6.2. Rõhkkõrgusel üle 18 000 m (60 000 jala) lendava raske mehitamata vabalennuõhupalli käitaja peab jälgima õhupalli lennu kulgu ning teatama lennuliiklusteenindusüksuse nõudmisel õhupalli asukoha. Käitaja peab registreerima õhupalli asukoha andmed iga 24 tunni järel, kui lennuliiklusteenindusüksus ei nõua andmete esitamist veelgi lühemate ajavahemike järel.
- 6.3. Kui asukohaandmete registreerimine alapunktide 6.1 ja 6.2 kohaselt ei ole võimalik, teavitab käitaja sellest viivitamata asjakohast lennuliiklusteenindusüksust. Teatele lisatakse õhupalli viimane registreeritud asukoht. Kui õhupalli lendu on taas võimalik jälgida, tuleb asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele sellest viivitamata teatada.

- 6.4. Käitaja peab üks tund enne raske mehitamata vabalennuõhupalli kavandatava laskumise algust edastama asjakohasele ATS-üksusele õhupalli kohta järgmise teabe:
- a) õhupalli geograafiline asukoht teatamise ajal;
 - b) lennukõrgus (rõhkkõrgus) teatamise ajal;
 - c) vajaduse korral rõhkkõrguse 18 000 m (60 000 jalga) läbimise arvestuslik aeg;
 - d) maapinnale langemise arvatav aeg ja koht.
- 6.5. Raske või keskmise vabalennuõhupalli käitaja peab õhupalli lennu lõppemisest teatama asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele.
-

3. liide

Reisilennukõrguste tabel

1.1. Tabelis on esitatud järgitavad reisilennukõrgused.

MAGNETLENNUSUUND (*)											
000° – 179°						180° – 359°					
IFR-lennud			VFR-lennud			IFR-lennud			VFR-lennud		
Kõrgus merepinnast			Kõrgus merepinnast			Kõrgus merepinnast			Kõrgus merepinnast		
FL	Ft	m	FL	Ft	m	FL	Ft	m	FL	Ft	m
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			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

(*) Magnetlennusuund või sellistel polaaraladel, mis asuvad 70° suuremal laiuskraadil ja kõnealuste alade laiendustel (nagu pädev asutus on ette näinud) võrgustikujooned, mis on kindlaks määratud Greenwichi meridiaaniga paralleelsete sirgete abil ja kantud polaarala stereograafilisele projektsioonile, kus põhjapooluse suunaks on võrgustiku põhjasuund.

Lennuliiklusteenuste õhuruumiklassid – osutatavad teenused ja lennunõuded

(Viide punktile SERA.6001 ja punkti SERA.5025 alapunktile b)

Klass	Lennu liik	Hajutuse tagamine	Osutatav teenus	Kiiruspiirang (*)	Raadiosidevõime nõue	Pideva kahepoolse õhk-maa-kõneside nõue	Nõutav lennujuhtimisüksuse luba
A	Ainult IFR	Kõik õhusõidukid	Lennujuhtimisteenus	Ei kohaldata	Jah	Jah	Jah
B	IFR	Kõik õhusõidukid	Lennujuhtimisteenus	Ei kohaldata	Jah	Jah	Jah
	VFR	Kõik õhusõidukid	Lennujuhtimisteenus	Ei kohaldata	Jah	Jah	Jah
C	IFR	IFR-IFR IFR-VFR	Lennujuhtimisteenus	Ei kohaldata	Jah	Jah	Jah
	VFR	VFR-IFR	1) Lennujuhtimisteenus IFR-lendude hajutamiseks; 2) VFR/VFR liiklusinfo (ja nõudmise korral soovitud liiklusohu vältimiseks)	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah	Jah	Jah
D	IFR	IFR-IFR	Lennujuhtimisteenus, VFR-lendude liiklusinfo (ja nõudmise korral soovitud liiklusohu vältimiseks)	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah	Jah	Jah
	VFR	Puudub	IFR/VFR ja VFR/VFR liiklusinfo (ja nõudmise korral soovitud liiklusohu vältimiseks)	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah	Jah	Jah
E	IFR	IFR-IFR	Lennujuhtimisteenus ja võimaluse korral VFR-lendude liiklusinfo	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah	Jah	Jah
	VFR	Puudub	Võimaluse korral liiklusinfo	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei

Klass	Lennu liik	Hajutuse tagamine	Osutatav teenus	Kiiruspiirang (*)	Raadiosidevõime nõue	Pideva kahepoolse õhk-maa-kõneside nõue	Nõutav lennujuh-timisüksuse luba
F	IFR	IFR-IFR võimaluse korral	Lennuliikluse nõustamisteenus; nõudmise korral lennuinfo-teenus	IAS 250 sõlme mada-lamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah (***)	Ei (***)	Ei
	VFR	Puudub	Nõudmise korral lennuinfoteenus	IAS 250 sõlme mada-lamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei
G	IFR	Puudub	Nõudmise korral lennuinfoteenus	IAS 250 sõlme mada-lamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah (**)	Ei (**)	Ei
	VFR	Puudub	Nõudmise korral lennuinfoteenus	IAS 250 sõlme mada-lamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei

(*) Kui üleminekukõrgus on väiksem kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL), tuleb 10 000 jala asemel kasutada tasandit FL 100. Pädev asutus võib teha erandi õhusõidukitüüpidele, mis ei suuda kõnealust kiirust tehnilistel või ohutusalastel põhjustel säilitada.

(**) Piloodid peavad säilitama pideva õhk-maa-kõneside valve ning looma vajaduse korral RMZ-alal kahepoolse side asjakohasel kanalil.

(***) Õhk-maa-kõneside on nõustamisteenuses osalevatele lendudele kohustuslik. Piloodid peavad säilitama pideva õhk-maa-kõneside valve ning looma vajaduse korral RMZ-alal kahepoolse side asjakohasel kanalil.

5. liide

AERONAVIGATSIOONITEENUSTE NÕUDED

Õhusõidukilt tehtavate ilmavaatluste ja kõneside vahendusel tehtavate ettekannete tehnilised nõuded

1. ÕHUSÕIDUKITE PARDALT TEHTAVATE ETTEKANNETE SISU

1.1. **Õhusõidukite pardalt tehtavad eriettekanded**

1.1.1. Õhusõidukite pardalt tehtavad eriettekanded koosnevad järgmistest osadest.

Teate tüübitunnus

1. osa (asukohateave):

õhusõiduki tunnus;

asukoht või laius- ja pikkuskraad;

kellaaeg;

lennukõrgus või lennukõrguste vahemik.

3. osa (meteoroloogiline teave)

Eriettekande esitamise põhjus, mis tuleb valida punkti SERA.12005 alapunktis a esitatud loetelust.

2. TUULENIHKE JA VULKAANILISE TUHAGA SEOTUD ETTEKANNETE ERISÄTTED

2.1. **Tuulenihest teatamine**

2.1.1. Lennu stardijärgse tõusu ja lähenemise etappidel õhusõidukist tehtud tuulenihe vaatlustest teatamisel tuleb lisada õhusõiduki tüüp.

2.1.2. Kui stardijärgse tõusu ja lähenemise etapi kohta tehti tuulenihe ettekanne või ilmaprognoos, kuid tuulenihet ei esinenud, teavitab õhusõiduki kapten sellest võimalikult kiiresti asjaomast lennuliiklusteenindusüksust, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki kapten teab, et eelmine õhusõiduk on juba asjaomast lennuliiklusteenindusüksust teavitanud.

2.2. **Lennujärgne teavitamine vulkaanilisest tegevusest**

2.2.1. Pärast lennu saabumist lennuväljale edastab õhusõiduki käitaja või lennumeeskonna liige vulkaanilist tegevust käsitleva täidetud aruandevormi viivitamata lennuvälja meteoroloogiatalitusele või juhul, kui see talitus ei ole saabuvate lendude meeskonnaliikmetele hõlpsasti juurdepääsetav, menetletakse täidetud vormi vastavalt meteoroloogiaameti ja õhusõiduki käitaja vahel sõlmitud kohalikele kokkulepetele.

2.2.2. Meteoroloogiatalitusse saabunud täidetud aruandevorm vulkaanilise tegevuse kohta edastatakse viivitamata ilma-vaatlusjaamale, kes vastutab ilmavaatluse eest lennuinfopiirkonnas, kus täheldati vulkaanilist aktiivsust.

LISA täiendus

Loetelu ühiselt kokku lepitud erinevustest, millest ICAOd käesoleva määruse artikli 5 kohaselt tuleb teavitada.

ICAO 2. lisa

Erinevused käesoleva määruse ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 2. lisas (10. redaktsioon, kuni muudatuseni 42 (kaasa arvatud)) sätestatud rahvusvaheliste standardite muudatuste vahel

Erinevus A2-01	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk punkt 3.2.2	Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.3210 alapunktis b on sätestatud järgmine: „b) Õhusõiduk, mis on kindlaks teinud, et teise õhusõiduki manööverdusvõime on puudulik, annab kõnealusele õhusõidukile teed.”
Erinevus A2-02	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk punkti 3.2.3.2. alapunkt b	Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.3215 alapunkti b alapunktis 2 on sätestatud järgmine (konventsiooni 2. lisa punkti 3.2.3.2 alapunktis b sisalduvale ICAO standardile on lisatud allajoonitud tekst): „2) kõikidel lennuvälja liiklusalal liikuvatel õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud nende gabariite otstarbekohaselt, märkivad tuled, välja arvatud juhul, kui õhusõidukid on statsionaarselt või muul viisil piisavalt valgustatud;”
Erinevus A2-03	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk punkti 3.2.5 alapunktid c ja d	Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkt SERA.3225 erineb konventsiooni 2. lisa punkti 3.2.5 alapunktis c ja punkti 3.2.5 alapunktis d sisalduvast ICAO standardist selle poolest, et alapunkte c ja d ei kohaldata õhupallide suhtes: „c) kõik maandumiseelsed ja stardijärgsed pöörded (<u>välja arvatud õhupallide puhul</u>) tuleb sooritada vasakule, kui lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) ei ole määranud või juhendanud teisiti; d) maanduda ja startida tuleb vastu tuult (<u>välja arvatud õhupallide puhul</u>), kui lennuohutuse huvides või radade asendi või teiste liiklejate tõttu ei ole soovitatav eelistada muud suunda.”
Erinevus A2-04	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk punkt 3.3.1.2	ICAO konventsiooni 2. lisa punkt 3.3.1.2 asendatakse rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.4001 alapunktiga b. Erinevused asjaomase ICAO standardi ja käesoleva ELi määruse vahel on järgmised: — selliste VFR-lendude puhul, mille lennuplaan hõlmab riigipiiride ületamist, erineb ELi määrus (punkti SERA.4001 alapunkti b alapunkt 5) konventsiooni 2. lisa punkti 3.3.1.2 alapunktis e sisalduvast ICAO standardist allajoonitud teksti poolest: „kõik riigipiiri ületavad lennud, <u>kui asjaomased riigid ei ole sätestanud teisiti</u> ”; — selliste VFR-lendude ja IFR-lendude puhul, mida kavatakse kasutada öösel, on ELi määruse punkti SERA.4001 alapunkti b alapunktile 6 lisatud järgmine täiendav nõue: „6) kõik lennud, mida kavatakse kasutada öösel, juhul kui need suunduvad lennuväljast kaugemale.” Seda VFR-lendudega seotud erinevust käsitletakse ka allpool nimetatud erinevuses A2-06.
Erinevus A2-05	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk punkt 3.2.2.4.	Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.3210 alapunkti c alapunkti 3 alapunkt i erineb konventsiooni 2. lisa punktist 3.2.2.4, sätestades järgmise: „i) Järelejäudmine purilennukite puhul. Teisele purilennukile järele jõudev purilennuk võib pöörata kas vasakule või paremale.”

Erinevus A2-06	
ICAO konventsiooni 2. lisa 4. peatükk punkt 4.3	Uus säte. ICAO konventsiooni 2. lisa punkt 4.3 asendatakse rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.5005 alapunktiga c. Rakendusmäärusega (EL) nr 923/2012 kehtestatakse lisanõudeid öösel käitatavate VFR-lendude suhtes. „c) Kui pädev asutus seda ette näeb, võib välja anda loa öiste VFR-lendude käitamiseks vastavalt järgmistele tingimustele: 1) lennuväljast kaugemale suunduvate lendude puhul tuleb esitada lennuplaan; 2) õhusõidukid peavad looma kahepoolse raadioside asjaomase lennuliiklusteenindusüksuse (ATS-üksuse) sidekanaliga, kui see on olemas, ning kõnealuse side säilitama; 3) kõnealuste lendude suhtes kohaldatakse tabeli S5-1 kohaseid nähtavuse ja pilvede kauguse miinimumväärtusi, välja arvatud järgmistel juhtudel: i) pilvede kõrgus ei või olla vähem kui 450 m (1 500 jalga); ii) tabeli S5-1 punktide a ja b kohaseid vähendatud nähtavuse sätteid kohaldatakse ainult alapunkti c alapunktis 4 kindlaksmääratud juhtudel; iii) lendudel õhuruumiklassides B, C, D, E, F ja G vähem kui 900 m (3 000 jala) kõrgusel keskmisest merepinnast (MSL) või 300 m (1 000 jala) kõrgusel maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal, peab maapind piloodile pidevalt nähtav olema; iv) kopterilendudel õhuruumiklassides F ja G peab nähtavus olema vähemalt 3 km, tingimusel et maapind on piloodile pidevalt nähtav ja lennatakse kiirusel, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud liiklust ning võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks, ning v) mägiste alade puhul võib pädev asutus kehtestada VMC-lendude nähtavuse ja pilvede kauguse jaoks suuremad miinimumväärtused. 4) Kui pilvede kõrguse, nähtavuse ja pilvede kauguse miinimumväärtused on väiksemad kui eespool alapunkti 4.3 alapunktis c esitatud väärtused, võib anda loa kopterilendudeks sellistel erijuhtudel nagu lennud arstiabi osutamiseks, otsingu- ja päästelennud ning tuletõrjelennud. 5) Välja arvatud juhtudel, kui see on vajalik stardiks või maandumiseks, või kui pädev asutus on välja andnud vastava loa, ei tohi öiseid VFR-lende sooritada allpool selle riigi kehtestatud minimaalset lennukõrgust, mille territooriumist üle lennatakse, või kui sellist minimaalset lennukõrgust ei ole kehtestatud, siis allpool järgmisi kõrgusi: i) kõrgustike või mägiste alade kohal vähemalt 600 m (2 000 jala) kõrgusel, arvates õhusõiduki arvestuslikust asukohast 8 km raadiuses olevast kõrgeimast takistusest; ii) väljaspool alapunktis i kindlaks määratud piirkondi vähemalt 300 m (1 000 jala) kõrgusel, arvates õhusõiduki arvestuslikust asukohast 8 km raadiuses olevast kõrgeimast takistusest.”
Erinevus A2-07	
ICAO konventsiooni 2. lisa 4. peatükk punkt 4.6	ICAO konventsiooni 2. lisa punkt 4.6 asendatakse rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktiga SERA.5005, mille alapunktis f on sätestatud järgmised takistustest ületendu käsitlevad nõuded: „f) Välja arvatud juhul, kui see on vajalik stardiks või maandumiseks või kui pädev asutus on andnud vastava loa, ei tohi VFR-lende käitada järgmistel juhtudel: 1) linnade, alevite või asulate tihedalt asustatud piirkondades või inimeste vabaõhukogunemiste kohal madalamal kui 300 m (1 000 jalga), arvates õhusõidukist 600 m raadiuses asuvast kõrgeimast takistusest; 2) väljaspool alapunktis 1 kindlaks määratud piirkondi madalamal kui 150 m (500 jalga) maa- või veepinnast või madalamal kui 150 m (500 jalga), arvates õhusõidukist 150 m (500 jala) raadiuses asuvast kõrgeimast takistusest.”
Erinevus A2-08	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk punkt 3.8 ja 2. liide	3. peatüki punktis 3.8 kasutatud väljend „hädalukorras” on ELi õigusaktidest välja jäetud ja seega laiendatakse saatjateenuste ulatust nii, et see hõlmab kõiki lende, mis asjaomast teenust nõuavad. Peale selle ei sisalda ELi õigusaktid 2. liite osades 1.1–1.3 (kaasa arvatud) ja lisanduses A sisalduvaid sätteid.

ICAO konventsiooni 11. lisa

Erinevused käesoleva määruse ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 11. lisas (13. redaktsioon, kuni muudatuseni 47-B (kaasa arvatud)) ja 3. lisas (17. redaktsioon, kuni muudatuseni 75 (kaasa arvatud)) sätestatud rahvusvaheliste standardite muudatuste vahel.

Erinevus A11-01	
ICAO konventsiooni 11. lisa 2. peatükk punkt 2.25.5	Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.3401 alapunkti d alapunkt 1 erineb ICAO konventsiooni 11. lisa standardist 2.25.5, sätestades järgmise: „Täpne aeg antakse <u>vähemalt</u> lähima poole täisminutini.”
Erinevus A11-02	
ICAO konventsiooni 11. lisa 2. peatükk punkt 2.6.1	Erandi võimalus. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktiga SERA.6001 lubatakse kiirusepiirangut 250 sõlme ületada sellistel õhusõidukitüüpidel, mis ei suuda tehnilistel põhjustel eespool nimetatud kiirust säilitada, tingimusel et pädev asutus on andnud vastava loa.
Erinevus A11-03	
ICAO konventsiooni 11. lisa 3. peatükk	Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.8005 alapunktis b on sätestatud järgmine: b) lennujuhtimisüksuste välja antavad load peavad tagama hajutatuse: 1) kõikide lendude vahel õhuruumiklassides A ja B; 2) IFR-lendude vahel õhuruumiklassides C, D ja E; 3) IFR-lendude ja VFR-lendude vahel õhuruumiklassis C; 4) IFR-lendude ja eri-VFR-lendude vahel; 5) eri-VFR-lendude vahel, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on teisiti sätestanud; välja arvatud juhul, kui õhusõiduki piloot seda nõuab <u>ja teise õhusõiduki piloot selle heaks kiidab</u> ja kui pädev asutus seda eespool punktis b loetletud juhtudel õhuruumiklassides D ja E ette näeb, võib lennul lubada teatavas lennuetapis kõrgusel alla 3 050 m (10 000 jalga) tõusmise või laskumise käigus, päevasel ajal ja visuaallennuilma tingimustes säilitada omahajutuse.
Erinevus A11-04	
ICAO konventsiooni 11. lisa 3. peatükk	Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktis SERA.8015 on sätestatud järgmine (ICAO konventsiooni 11. lisa punktis 3.7.3.1 sisalduvale ICAO standardile on lisatud allajoonitud tekst): e) lubade ja lennuohutuse seisukohalt olulise teabe tagasilugemine 1) Lennumeeskond peab lennujuhtimisüksusele tagasi lugema lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) lubade ja juhiste lennuohutuse seisukohalt olulised osad, mis edastatakse suuliselt. Alati tuleb suuliselt tagasi lugeda järgmised andmed: i) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) marsruudiload; ii) load ja juhised ükskõik millisele lennurajale sisenemiseks, maandumiseks, lennurajalt startimiseks, lennurajast eemal ootamiseks, lennuraja ületamiseks, mis tahes lennurajal <u>ruleerimiseks</u> ja tagasi ruleerimiseks ning iii) kasutusel olev lennurada, õhurõhk, SSR-koodid, <u>hiljuti määratud sidekanalid</u> , lennukõrguse juhised, kursi ja kiiruse juhised ning iv) üleminekutasandid, olenemata sellest, kas need on saadud lennujuhilt või ATIs e raadio-saatest.
Erinevus A11-05	
ICAO konventsiooni 11. lisa 3. peatükk	Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.8015 alapunkti e alapunktis 2 on sätestatud järgmine (ICAO konventsiooni 11. lisa punktis 3.7.3.1.1 sisalduvale ICAO standardile on lisatud allajoonitud tekst): 2) Muud load või juhised, sealhulgas tingimustega load ja <u>ruleerimisjuhised</u> , tuleb tagasi lugeda või kinnitada viisil, mis osutab selgesti, et neist on aru saadud ja neid täidetakse.

Erinevus A11-06	
ICAO konventsiooni 11. lisa 3. peatükk	Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktis SERA.5010 on sätestatud järgmine: SERA.5010. Eri-VFR-lennud lähialas Lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) võib anda eriloa VFR-lendude käitamiseks lähialas. Välja arvatud juhul, kui pädev asutus annab kopterile loa sellistel erijuhtudel nagu lennud arstiabi osutamiseks, otsingu- ja päästelennud ning tuletõrjelennud, tuleb kohaldada järgmisi lisatingimusi: a) piloodi puhul: 1) lend toimub väljaspool pilvi ja maapind on nähtav; 2) nähtavus lennul on vähemalt 1 500 m või kopterite puhul vähemalt 800 m; 3) indikaatorkiirus (IAS) on kuni 140 sõlme, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks, ning b) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) puhul: 1) ainult päeval ajal, kui pädev asutus ei ole andnud luba öiseks lennuks; 2) nähtavus maal on vähemalt 1 500 m või kopterite puhul vähemalt 800 m; 3) pilvede kõrgus on vähemalt 180 m (600 jalga).
Erinevus A03-07	
ICAO konventsiooni 3. lisa 5. peatükk	Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktis SERA.12005 on sätestatud järgmine: b) pädevad asutused sätestavad vajaduse korral muud tingimused, mille tuvastamisest või vaatlemisest peavad kõik õhusõidukid teatama.