

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2016/1185,**20. juuli 2016,****millega muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 seoses ühiste lennureeglite ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevate käitamissätete (SERA osa C) ajakohastamise ja lõpliku väljakujundamisega ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 730/2006****(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 ⁽¹⁾, eriti selle artiklit 4,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 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ ⁽²⁾, eriti selle artikli 8b lõiget 6,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruse (EÜ) nr 551/2004 artiklis 4 on sätestatud, et komisjon peab vastu võtma rakenduseeskirjad lennureeglite ja õhuruumiliigituse ühtlustatud kohaldamise kohta. Liidu lennureeglid on välja töötatud kahes etapis. I etapis (SERA osa A) tegi komisjon koostöös Eurocontroli, Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi „amet“) ja Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooniga (edaspidi „ICAO“) ettevalmistusi rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) 2. lisa ülevõtmiseks liidu õigusse. II etapis (SERA osa B) võeti liidu õigusse üle Chicago konventsiooni 3. ja 11. lisa asjakohased sätted. Selle tulemusel töötati välja komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 923/2012 ⁽³⁾, millega osad A ja B ühendati üheks liidu õigusaktiks.
- (2) Nüüd tuleks rakendusmäärus (EL) nr 923/2012 lõplikult välja kujundada ning lisada sinna ülejäänud asjakohased ICAO sätted, eelkõige Chicago konventsiooni 10. lisa ja dokumendis 4444 (PANS-ATM) sisalduvad sätted, mis on sisuliselt lennureeglid ja mida ei ole liidu õigusse veel üle võetud.
- (3) Käesoleva määruse sätted peaksid toetama ja täiendama lennuliiklusteenuste osutamise seotud eeskirju, mis on sätestatud Chicago konventsiooni 10. lisa II köites ja 11. lisa, ICAO dokumendis 4444 (PANS-ATM) ning määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 8b kohaselt kehtestatud ühisnõuetes, et tagada kooskõla teenuste osutamise ning pilootide ja teiste käesoleva määruse kohaselt tegutsevate osaliste tegevuse vahel.
- (4) Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 923/2012 tuleks samuti viia vastavusse komisjoni määrustega (EL) nr 965/2012 ⁽⁴⁾ ja (EL) nr 139/2014 ⁽⁵⁾, et tagada tsiviillennundusohutuse järjepidev reguleerimine.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.

⁽²⁾ ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

⁽³⁾ Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, 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 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1).

⁽⁴⁾ Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

⁽⁵⁾ Komisjoni 12. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 139/2014, millega kehtestatakse lennuväljadega seotud nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 44, 14.2.2014, lk 1).

- (5) Eelnevat silmas pidades ja selleks, et tagada kohaldatavate eeskirjade kasutajasõbralikum esitamine, tuleks komisjoni määruses (EÜ) nr 730/2006 ⁽¹⁾ sätestatud eeskirjad lisada rakendusmäärusele (EL) nr 923/2012.
- (6) Seepärast tuleks rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 vastavalt muuta ning tunnistada kehtetuks määrus (EÜ) nr 730/2006.
- (7) Liikmesriikidele, lennuettevõtjatele, aeronavigatsiooniteenuste osutajatele ja teistele huvitatud isikutele tuleks anda piisavalt aega käesoleva määruse nõuetekohaseks rakendamiseks, pidades muu hulgas silmas vajadust avaldada uued protseduurid ning koolitada lennuettevõtjaid ja asjaomaseid töötajaid. Siiski tuleks käesoleva määruse sätteid, mis hõlmavad rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 kiireloomulisi muudatusi seoses Chicago konventsiooni 2. ja 11. lisa hiljutise muutmisega või rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 rakendamisel saadud õppetundidega, kohaldada juba alates asjakohasest varasemast kuupäevast, võttes arvesse aeronavigatsiooniteabe reguleerimise ja kontrolli süsteemi (AIRAC-süsteem) avaldamise kuupäevi.
- (8) Käesolevas määruses sätestatud meetmed põhinevad ameti arvamusel, mis esitati kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 17 lõike 2 punktiga b ja artikli 19 lõikega 1.
- (9) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 ⁽²⁾ artikli 5 kohaselt asutatud ühtse taeva komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 muudetakse järgmiselt:

(1) artiklit 1 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesolevat määrust kohaldatakse ka liikmesriikide pädevate asutuste, aeronavigatsiooniteenuste osutajate, lennuväljade käitajate ning õhusõidukite maapealsete käitajate suhtes.“;

b) lisatakse lõige 4:

„4. Käesolevat määrust ei kohaldata mudel- ega mänguõhusõidukite suhtes. Siiski tagavad liikmesriigid, et kehtestatakse siseriiklikud eeskirjad, millega tagatakse mudel- ja mänguõhusõidukite käitamine nii, et see kujutaks endast võimalikult väikest ohtu tsiviillennundusohutusele, isikutele, varale või teistele õhusõidukitele.“;

(2) artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 2 jäetakse välja;

b) punkt 25 asendatakse järgmisega:

„25) „õhusruleerimine“ – kopteri liikumine/vertikaalstart ja -maandumine (VTOL) lennuvälja maa-ala kohal, tavaliselt seal, kus on tuntav maapinna vastumõju, ja teekonnakiirusel alla 37 km/h (20 kts);“

c) punktid 27 ja 28 asendatakse järgmisega:

„27) „lennuliikluse nõustamisteenus“ – teenus, mida osutatakse nõustatavas õhuruumis, et tagada hajutus instrumentaallennureeglite järgi toimuvate lendude (IFR-lendude) plaani kohaselt käitatavate õhusõidukite vahel otstarbekas ulatuses;

28) „lennujuhtimisüksuse (ATC-üksus) luba“ – õhusõidukile antav luba liikuda lennujuhtimisüksuse määratud tingimustel;“

⁽¹⁾ Komisjoni 11. mai 2006. aasta määrus (EÜ) nr 730/2006 õhuruumi klassifikatsiooni ja visuaallennureeglitele vastavate lendude lubamise kohta lennutasandist 195 kõrgemal (ELT L 128, 16.5.2006, lk 3).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 1).

d) punktid 33, 34 ja 35 asendatakse järgmisega:

„33) „lennuliiklusteeninduse (ATS) õhuruumid“ – piiritletud, tähtedega tähistatud õhuruumid, milles on lubatud teatavat liiki lennud ja mille suhtes on kindlaks määratud lennuliiklusteeninduse vormid ja käitamisreeglid;

34) „lennuliiklusteeninduse (ATS) büroo (ARO)“ – üksus, mille ülesanne on vastu võtta lennuliiklusteenindusega seotud teave ning lennu eel esitatavad lennuplaanid;

35) „lennuliiklusteeninduse üksus (ATS-üksus)“ – üldnimetus, mis hõlmab lennujuhtimisüksust, lennuinfokeskust, lennuvälja lennuinfoüksust või lennuliiklusteeninduse bürood;“

e) lisatakse punkt 34a:

„34a) „lennujuhtimise seireteenus (ATS-seireteenus)“ – otseselt ATS-seiresüsteemi vahenditega pakutav teenus;“

f) punkt 38 asendatakse järgmisega:

„38) „varulennuväli“ – lennuväli, kuhu õhusõiduk võib lennata, kui lennu jätkamine või sihtlennuväljal maandumine osutub võimatuks või ebasoovitavaks, kus osutatakse vajalikke teenuseid ja on olemas vajalikud seadmed ning mis vastab õhusõiduki suutlikkusnõuetele ja on kavandataval kasutamisel töökorras. Varulennuväljad hõlmavad järgmist:

a) „stardi-varulennuväli“ – varulennuväli, kuhu õhusõiduk suudab maanduda vahetult pärast starti tekkiva vajaduse korral, kui lähtelennuvälja ei ole võimalik selleks kasutada;

b) „varulennuväli marsruudil“ – lennuväli, kus õhusõiduk võib maanduda, kui tekib vajadus marsruudilt kõrvale pöörata;

c) „sihtlennuvälja varulennuväli“ – varulennuväli, kuhu õhusõiduk võib maanduda, kui maandumine kavandatud sihtlennuväljal peaks osutama võimatuks või ebasoovitavaks;“

g) lisatakse punkt 48a:

„48a) „automaatse sõltuva seire kokkulepe (ADS-C kokkulepe)“ – teadete edastamise kokkulepe, millega määratakse kindlaks ADS-C abil andmete edastamise kord (st lennuliiklusteeninduse üksusele vajalikud andmed ja ADS-C teadete sagedus; ADS-C kokkulepe sõlmitakse enne lepingulise automaatse sõltuva seire kasutamist lennuliiklusteenuste osutamisel);“

h) punkt 71 asendatakse järgmisega:

„71) „arvestuslik saabumisaeg (ETA)“ – aeg, milleks IFR-lendude puhul on aeg, mil õhusõiduk saabub vastavalt arvestusele navigatsiooniseadmetega kindlaks määratud punkti kohale, kust on kavandatud alustada instrumentaallähenemist, või kui lennuväljal puuduvad navigatsiooniseadmed, siis aeg, millal õhusõiduk saabub lennuvälja kohale; visuaallennureeglite kohaste lendude (VFR-lendude) puhul aeg, mil õhusõiduk saabub vastavalt arvestusele lennuvälja kohale;“

i) lisatakse punkt 89a:

„89a) „instrumentaallähenemistoiming“ – lähenemine ja maandumine instrumentaallähenemisprotseduuril põhinevate navigatsiooniteabemõõteriistade abil. Instrumentaallähenemistoimingu rakendamiseks on kaks meetodit:

a) kahemõõtmeline (2D) instrumentaallähenemine, mille puhul kasutatakse navigatsiooniteavet üksnes horisontaalsuuna kohta; ning

b) kolmemõõtmeline (3D) instrumentaallähenemine, mille puhul kasutatakse navigatsiooniteavet nii horisontaal- kui ka vertikaalsuuna kohta;“

j) punkti 90 alapunktid a, b ja c asendatakse järgmisega:

- „a) „mitte-täppislähenemisprotseduur (NPA-protseduur)“ – instrumentaallähenemisprotseduur, mis on ette nähtud A-tüüpi 2D-instrumentaallähenemistoiminguteks;
- b) „vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduur (APV-protseduur)“ – suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) instrumentaallähenemisprotseduur, mis on ette nähtud A-tüüpi 3D-instrumentaallähenemistoiminguteks;
- c) „täppislähenemise protseduur (PA-protseduur)“ – navigatsioonisüsteemidel (ILS, MLS, GLS ja SBAS Cat I) põhinev instrumentaallähenemisprotseduur, mis on ette nähtud A- või B-tüüpi 3D-instrumentaallähenemistoiminguteks;“

k) lisatakse punkt 94a:

- „94a) „minimaalne kütusevaru“ – termin, mis kirjeldab olukorda, kus õhusõiduki kütusevaru on vähenenud tasemele, mis nõuab maandumist konkreetsele lennuväljale ilma lisaviivitusega;“

l) lisatakse punktid 95a ja 95b:

- „95a) „mudellennuk“ – mehitamata õhusõiduk, v.a mänguõhusõiduk, mille käitamismass ei ületa pädeva asutuse kehtestatud piirnorme, ning mis on suuteline lendama atmosfääris ja mida kasutatakse vaid demonstratsioonlendudeks või vaba aja veetmiseks;
- 95b) „mägine ala“ – muutuva maastikuprofiiliga piirkond, kus maapinnakõrgendike kõrguse vahe on 18,5 km (10,0 meremiili) ulatuses üle 900 m (3 000 jala);“

m) punkt 114 asendatakse järgmisega:

- „114) „lennuraja ootekoht“ – lennuraja, takistuste piirangupinna või instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS)/mikrolaine maandumissüsteemi (MLS) kriitilise/tundliku ala kaitsmiseks ette nähtud koht, kus ruleerivad õhusõidukid ja muud sõidukid on kohustatud peatuma ja ootama, välja arvatud juhul, kui lähilennujuhtimisüksus on andnud muud korraldused;“

n) punkt 116 asendatakse järgmisega:

- „116) „lennuohutust mõjutav personal“ – isikud, kes oma kohustusi ja ülesandeid valesti täites võivad kahjustada ohutust, sealhulgas õhusõiduki meeskonnaliikmed, õhusõidukite hoolduspersonal, lennuvälja käitamisega tegelev personal, päästjad, tuletõrje- ja hooldustöötajad, isikud, kellel on lubatud järelevalveta viibida lennuvälja liiklusalal ning lennujuhid;“

o) lisatakse punkt 129a:

- „129a) „mängulennuk“ – mehitamata õhusõiduk, mis on ette nähtud kas ainult või eelkõige alla 14-aastastele lastele mängimiseks;“

(3) artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„1. Pädev asutus võib omal algatusel või asjaomaste üksuste taotlusel teha konkreetsele üksusele või üksuste kategooriale erandeid käesolevas määruses sätestatud nõuetest, et asjaomased üksused saaksid teha avalike huvidega seotud toiminguid ning korraldada nende toimingute ohutuks teostamiseks vajalikke koolitusi.“;

b) lõike 3 järele lisatakse järgmine lõik:

„Käesolev artikkel ei piira ka pädeva asutuse poolt määruse (EL) nr 965/2012 (*) V lisa kohaselt välja antud erilubades sätestatud kopterite käitamise miinimumnõuete kohaldamist.

(*) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).“;

(4) lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Määrus (EÜ) nr 730/2006 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 3

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

Seda kohaldatakse alates 12. oktoobrist 2017.

Järgmisi sätteid kohaldatakse siiski alates 18. augustist 2016:

- (1) artikli 1 lõige 1;
- (2) artikli 1 lõike 2 punktid f, i, j, l ja o;
- (3) artikli 1 lõige 3;
- (4) artikkel 2;
- (5) lisa punktid 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 13, 15, 16, 19, 21 ja 22, punkti 26 alapunktid b ja c ning punktid 27 ja 28.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 20. juuli 2016

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

LISA

Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 lisa muudetakse järgmiselt:

1) punkt SERA.2001 asendatakse järgmisega:

„SERA.2001 Reguleerimisala

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

a) kes/mis lendavad ELi, ELis või EList väljapoole;

b) millel on ELi liikmesriigi riikkondsus ja registreerimistunnused ning mida käitatakse mis tahes õhuruumis nii, et see ei ole vastuolus selles riigis avaldatud lennureeglitega, kelle jurisdiktsioon kehtib territooriumil, millest asjaomane õhusõiduk üle lendab.

Käesolevat lisa kohaldatakse ka liikmesriikide pädevate asutuste, aeronavigatsiooniteenuste osutajate (ANSP), lennuvälja käitajate ning õhusõidukite asjakohaste maapealsete käitajate suhtes.“;

2) punkti SERA.3215 alapunkti a muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) navigatsioonituled (välja arvatud õhupallide puhul), mis on ette nähtud õhusõiduki lennutrajektoori määramiseks vaatleja poolt. Keelatud on kasutada muid navigatsioonituledega sarnanevaid tulesid, mis võivad vaatlejat eksitada.“;

b) punkt 3 jäetakse välja;

3) punkti SERA.4001 alapunkti d sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„kõikide selliste lendude kohta, mille lennuplaan hõlmab riigipiiride ületamist või millele osutatakse lennujuhtimisteenust või lennuliikluse nõustamisteenust, tuleb esitada lennuplaan hiljemalt 60 minutit enne väljumist, või kui lennuplaan esitatakse lennu ajal, siis tuleb seda teha piisavalt vara, et asjaomane ATS-üksus saaks selle kätte hiljemalt kümme minutit enne asjaomase õhusõiduki eeldatavat saabumisaega, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on riigisisestest VFR-lendude jaoks ette näinud lühema ajavahemiku.“;

4) punkti SERA.5001 tabelis S5-1 asendatakse joonealuse märkuse (***) punkt b järgmisega:

„b) kopterilennud on lubatud 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.“;

5) punkti SERA.5005 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkti c muudetakse järgmiselt:

i) alapunkti 3 alapunktid ii ja iii asendatakse järgmisega:

„ii) tabeli S5-1 punktide a ja b kohaseid vähendatud nähtavuse sätteid ei kohaldata;

iii) lennates õhuruumiklassides B, C, D, E, F ja G 900 m (3 000 jala) kõrgusel keskmisest merepinnast (AMSL) või sellest allpool või 300 m (1 000 jala) kõrgusel maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal, peab maapind piloodile pidevalt nähtav olema; ja“;

ii) alapunkti 3 alapunkt iv jäetakse välja;

iii) alapunkti 3 alapunkt v asendatakse järgmisega:

„v) mägiste alade puhul võib pädev asutus kehtestada VMC-lendude nähtavuse ja pilvede kauguse jaoks suuremad miinimumväärtused“;

iv) alapunkti iv alapunkt 4 jäetakse välja;

b) alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) VFR-lende ei tohi käitada:

1) helikiiruselähedasel kiirusel ja ülehelikiirusel, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on andnud vastava loa;

2) lennutasandist (FL) 195 kõrgemal. Erandid sellest nõudest on järgmised:

i) liikmesriigid on vajaduse korral reserveerinud kokkuleppel õhuruumi, kus on lubatud käitada VFR-lende, või

ii) õhuruumi kuni lennutasandini 285 (kaasa arvatud), kui vastutav ATS-üksus on asjaomaste liikmesriikide kehtestatud korra kohaselt andnud VFR-lendude käitamise loa, mis on avaldatud asjakohases lennundusteabe kogumikus.“;

6) punkt SERA.5010 asendatakse järgmisega:

„ATC-üksus võib anda loa eri-VFR-lendude käitamiseks lähialas. Välja arvatud juhul, kui pädev asutus annab kopterile loa sellistel erijuhtudel (kuid mitte ainult) nagu politseioperatsioonid, lennund arstiabi osutamiseks, otsingu- ja päästelennud ning tuletõrjelennud, tuleb täita järgmised lisatingimused:

a) kõnealuseid eri-VFR-lende võib sooritada ainult päeval, kui pädev asutus ei ole andnud luba öiseks lennuks;

b) 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) lennu indikaatorikiirus (IAS) on kuni 140 sõlme, et oleks võimalik piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja takistusi kokkupõrgete vältimiseks, ning

c) lennujuhtimisüksus ei anna õhusõidukile eri-VFR-lennu luba startimiseks või maandumiseks lähialas asuval lennuväljal ega sisenemiseks lennuväljaliikluse tsooni või liituda sellise lennuvälja lennuringiga, kui lennuvälja ilmastikutingimused on allpool järgmisi miinimumväärtusi:

1) nähtavus maal on alla 1 500 m või kopterite puhul alla 800 m;

2) pilvede kõrgus on alla 180 m (600 jala).“;

7) punkti SERA.5015 alapunktile c lisatakse alapunkt 3:

„3) Üleminek IFR-lennult VFR-lennule on aktsepteeritav üksnes juhul, kui ATS-üksus saab õhusõiduki kaptenilt teate, mis sisaldab väljendit „CANCELLING MY IFR FLIGHT“ koos kehtivasse lennuplaani tehtavate muudatustega (kui muudatusi tehakse). ATS-üksus ei või teha otsest ega kaudset ettepanekut üleminekuks IFR-lennult VFR-lennule.“;

8) punkt SERA.6001 asendatakse järgmisega:

„SERA.6001 Õhuruumide liigitus

a) Liikmesriigid peavad kindlaks määrama õhuruumid kooskõlas järgmise õhuruumide liigitusega ja 4. liitega:

1) klass A. Lubatud on ainult IFR-lennud. Kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ja lennud hajutatakse üksteisest. Kõikide lendude puhul on nõutav pädev õhk-maa-kõneside. Kõikidel lendudel peab olema ATC-üksuse luba;

- 2) *klass B.* Lubatud on IFR- ja VFR-lennud. Kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ja lennud hajutatakse üksteisest. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev õhk-maa-kõneside. Kõikidel lendudel peab olema ATC-üksuse luba;
 - 3) *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 ning neile edastatakse nõudmise korral liiklusinfot muude VFR-lendude kohta ja soovitusi liiklusohu vältimiseks. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev õhk-maa-kõneside. 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 tehnilistel või ohutuspõhjustel ei suuda kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutuse on andnud asjakohase loa. Kõikidel lendudel peab olema ATC-üksuse luba;
 - 4) *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 õhk-maa-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 tehnilistel või ohutuspõhjustel ei suuda kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutuse on andnud asjakohase loa. Kõikidel lendudel peab olema ATC-üksuse luba,
 - 5) *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 tehnilistel või ohutuspõhjustel ei suuda kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutuse on andnud asjakohase loa. Kõikidel IFR-lendudel peab olema ATC-üksuse luba. Klassi E ei tohi kasutada lähialas;
 - 6) *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-lendudelt 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 tehnilistel või ohutuspõhjustel ei suuda kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutuse on andnud asjakohase loa. Lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba ei nõuta;
 - 7) *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 tehnilistel või ohutuspõhjustel ei suuda kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutuse on andnud asjakohase loa. ATC-üksuse luba ei nõuta;
 - 8) klassi F kasutamist käsitatakse ajutise meetmena seni, kuni see on võimalik asendada mõne muu klassiga.
- b) Õhuruumiklassi määramisel tuleb arvesse võtta liikmesriikide asjakohaseid vajadusi, välja arvatud lennutasandist (FL) 195 kõrgemal asuva õhuruumi puhul, mis liigitatakse klassi C.;
- 9) lisatakse punkt SERA.7002:

„SERA.7002 Kokkupõrkeohtu käsitlev teave seirel põhinevate lennuliiklusteenuste korral

- a) Kui selgub, et identifitseeritud kontrollitav lend ja tundmatu õhusõiduk liiguvad trajektooridel, mis osutavad võimalikule kokkupõrkeohule, tuleb kontrollitava õhusõiduki pilooti:
 - 1) teavitada tundmatust õhusõidukist, ja kui õhusõiduki piloot seda palub või kui olukord lennujuhi arvates seda nõuab, antakse piloodile soovitus, missuguseid meetmeid kokkupõrke vältimiseks tuleb võtta, ning
 - 2) teavitada kokkupõrkeohtu möödumisest.;

10) lisatakse punkt SERA.8012:

„SERA.8012 Keerisjälje hajutuse rakendamine

a) Keerisjälje hajutusmiinimume kohaldatakse õhusõiduki suhtes lennu lähenemis- ja väljumisetappides järgmistel tingimustel:

- 1) õhusõiduk lendab samal kõrgusel otse teise õhusõiduki taga või vähem kui 300 m (1 000 jalga) sellest allpool või
- 2) mõlemad õhusõidukid kasutavad sama rada või paralleelseid radu, mis on teineteisele lähemal kui 760 m (2 500 jalga), või
- 3) õhusõiduki trajektoor lõikub pärast teise õhusõiduki möödumist teise õhusõiduki trajektooriga samal kõrgusel või vähem kui 300 m (1 000 jalga) sellest allpool.“;

11) punkti SERA.8015 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Lennujuhtimisüksuse load põhinevad üksnes järgmistel lennujuhtimisteenuse osutamise nõuetel:

- 1) lube antakse välja üksnes lennuliikluse kiirendamiseks ja hajutamiseks ning need põhinevad teadaolevatel liiklusoludel, mis mõjutavad õhusõidukite käitamise ohutust. Need liiklustingimused ei hõlma üksnes õhus ja kontrollitaval manööverdusalal paiknevaid õhusõidukeid, vaid ka kõiki liikuvaid sõidukeid või muid takistusi, mis ei ole kasutatavale manööverdusalale alaliselt paigaldatud;
- 2) ATC-üksused annavad välja ATC-lube, mida on vaja kokkupõrgete vältimiseks, lennuliiklusvoo kiirendamiseks ja selle korrapärase kulgemise tagamiseks;
- 3) ATC-luba antakse välja sellise arvestusega, et õhusõidukil oleks pärast loa kättesaamist piisavalt aega selle järgi tegutseda.“;

b) alapunkti d alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) lennumarsruut;

- i) vajaduse korral lisatakse igale loale lennumarsruudi üksikasjalik kirjeldus;
- ii) järgnevate lubade andmisel ei kasutata väljendit „luban kavandatud lennumarsruudi kaudu.“;

c) lisatakse alapunktid ea, eb ja ec:

„ea) Loa muutmine marsruudi või lennutasandi osas

- 1) Sellise loa väljaandmisel, mis hõlmab marsruudi või lennutasandi muutmise taotlust, tuleb muudatust üksikasjalikult iseloomustada.
- 2) Kui liiklusolud ei võimalda taotletava muudatuse kohta luba välja anda, kasutatakse väljendit „EI OLE VÕIMALIK“ („UNABLE“) Kui asjaolud seda nõuavad, pakutakse välja alternatiive marsruut või lennutasand.

eb) Load, mis on seotud kõrguse mõõtmisega

- 1) Lendude käitamisel kindlaksmääratud üleminekukõrgusega piirkonnas väljendatakse õhusõiduki vertikaalsuunalist asukohta (välja arvatud alapunktis 5 sätestatud juhtudel) kõrgusena merepinnast üleminekukõrgusel või sellest allpool ning lennutasanditena üleminekukõrgusel või sellest kõrgemal. Üleminekukihhi läbimisel väljendatakse õhusõiduki vertikaalsuunalist asukohta tõusu ajal lennutasanditena ja laskumise ajal kõrgusena merepinnast.
- 2) Lennumeeskonda tuleb teavitada üleminekutasandist aegsasti enne seda, kui õhusõiduk laskumise käigus selleni jõuab.

- 3) Esimesele üleminekukõrgusest allapoole laskumise loale, lähenemisloale või lennuväljaringi sisenemise loale ja väljuva õhusõiduki ruleerimisloale lisatakse QNH-kõrgusemõõturi näit (kõrgusemõõturi rõhuskaala asetus, mis näitab lennuvälja kõrgust merepinnast), v.a juhul, kui on teada, et õhusõiduk on asjaomase teabe edastatava andmeside käigus juba kätte saanud.
- 4) QFE-kõrgusemõõturi näit (õhurõhk lennuvälja kõrgustasandil) edastatakse õhusõidukile nõudmise korral või korrapäraselt vastavalt kohalikele kokkulepetele.
- 5) Kui õhusõiduk, millele on antud maandumisluba, lõpetab lähenemisprotseduuri lennuvälja kõrgustasandi õhurõhunäidu (QFE) abil, väljendatakse õhusõiduki vertikaalsuunalist asukohta lennuvälja kõrgustasandina selle lennuetapi jooksul, kus QFE kasutamine on lubatud, välja arvatud juhul, kui seda väljendatakse kõrgusena raja läve kohal:
 - i) instrumentaalrajal, kui lävi on 2 m (7 jalga) või rohkem lennuvälja kõrgustasandist allpool, ning
 - ii) täppislähenemise radadel.

ec) Tingimuslikud load

Tingimuslikke väljendeid nagu „maanduva õhusõiduki taga“ või „väljuva õhusõiduki taga“ ei kasutata aktiivset rada/radu mõjutava liikumise kohta, välja arvatud juhul, kui asjaomane õhusõiduk või asjaomased sõidukid on asjakohase lennujuhi ja piloodi vaateväljas. Väljaantud loas märgitud tingimuse põhjuseks olev õhusõiduk või sõiduk lastakse teise asjaomase õhusõiduki eest esimesena läbi. Tingimuslik luba antakse välja järgnevalt kirjeldatud korras ja see peab sisaldama järgmist teavet:

- 1) kutsung;
- 2) tingimus;
- 3) luba ja
- 4) lühidalt korratud tingimus.“;

12) punkti SERA.8020 alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) Alapunktis 1 sätestatud nõuete täitmata jätmisest tuleb teavitada asjaomast ATS-üksust.“;

13) punkti SERA.8020 alapunkti b alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) Kõrvalekaldumine arvestuslikust ajast: kui selgub, et õhusõiduki järgmisesse ettekandepunkti, lennuinfo- piirkonna piirile või sihtlennuväljale jõudmise arvestuslik aeg (olenevalt sellest, kuhu jõutakse esimesena) erineb ATS-üksusele teatatud ajast rohkem kui kahe minuti või pädeva asutuse poolt kindlaks määratud muu ajavahemiku võrra, tuleb asjaomast ATS-üksust uuest arvestuslikust ajast võimalikult kiiresti teavitada.“;

14) punktile SERA.8025 lisatakse järgmised alapunktid 2 ja 3:

„2) Kui kontrollitava lennu suhtes ei kohaldata nõuet edastada iga kohustusliku ettekandepunkti ületamise aeg, peavad piloodid (v.a juhul, kui automaatsete asukohateadete funktsioon on sisse lülitatud) jätkama asukohast teatamist kõneside või CPDLC kaudu järgmistel juhtudel:

- i) kui neid on nii juhendatud;
- ii) kui neile teatakse, et ATS-seireteenuse osutamine on lõpetatud, või
- iii) kui neile teatakse, et ATS-seireteenuse käigus toimunud identifitseerimine on katkenud.

3) Asukohateate vorm peab olema kooskõlas 5. liite alapunktiga A.“;

15) punkti SERA.8035 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Sidehäirete korral peavad liikmesriigid järgima Chicago konventsiooni kohaselt vastu võetud asjakohaseid sätteid. Komisjon võtab vajalikud meetmed, et võtta kõnealused sätteid üle liidu õigusse, ja töötab hiljemalt 31. detsembriks 2017 välja ühised Euroopa protseduurid sidehäirete kohta.“;

16) punkti SERA.9010 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkti b alapunktid 12 ja 13 asendatakse järgmisega:

„12) maapinna tuule suund (magnetsuuna kraadides) ja kiirus, sh selle olulised muutused, ja kui konkreetselt kasutusel oleva lennuraja/kasutusel olevate radade lõikudega seotud maapinna tuulekiiruse andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis raja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;

13) nähtavus ja vajaduse korral nähtavus rajal (RVR) (*) ning kui konkreetselt kasutusel oleva raja/kasutusel olevate radade lõikudega seotud nähtavuse või RVR-i andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis raja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;

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

b) alapunkti c alapunktid 12 ja 13 asendatakse järgmisega:

„12) maapinna tuule suund (magnetsuuna kraadides) ja kiirus, sh selle olulised muutused, ja kui konkreetselt kasutusel oleva raja/kasutusel olevate radade lõikudega seotud maapinna tuulekiiruse andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis raja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;

13) nähtavus ja vajaduse korral nähtavus rajal (RVR) (*) ning kui konkreetselt kasutusel oleva raja/kasutusel olevate radade lõikudega seotud nähtavuse või RVR-i andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis raja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;

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

c) alapunkti d alapunktid 11 ja 12 asendatakse järgmisega:

„11) maapinna tuule suund (magnetsuuna kraadides) ja kiirus, sh selle olulised muutused, ja kui konkreetselt kasutusel oleva raja/kasutusel olevate radade lõikudega seotud maapinna tuulekiiruse andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, raja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;

12) nähtavus ja vajaduse korral nähtavus rajal (RVR) (*) ning kui konkreetselt kasutusel oleva raja/kasutusel olevate radade lõikudega seotud nähtavuse või RVR-i andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis raja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;

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

17) punktile SERA.10001 lisatakse alapunktid b ja c:

„b) Sobiva kahepoolse raadioside suutlikkusega õhusõiduk edastab 20–40 minutit pärast viimast mis tahes eesmärgil toimunud kontakti vaid teateid, mis näitavad, et lend toimub vastavalt plaanile, ja koosnevad õhusõiduki tunnusest ning väljendist „Töö normaalne“ („*Operations normal*“), välja arvatud juhul, kui pädev asutus on sätestanud teisiti.

c) Teade „Töö normaalne“ („*Operations normal*“) edastatakse õhk-maa-sidet kasutades asjakohasele ATS-üksusele.“;

- 18) punkti SERA.11001 alapunktid a ja b ning punkti SERA.11005 alapunkt a jäetakse välja ning punktid SERA.11001 ja SERA.11005 asendatakse järgmisega:

„SERA.11001 Üldist

- c) Kui on teada või usutakse, et õhusõiduk on hädaolukorras, mis muu hulgas hõlmab ebaseaduslikku sekkumist õhusõiduki liikumisse, peavad ATS-üksused kõnealust õhusõidukit vastavalt tekkinud olukorrale hoolikalt jälgima, osutama sellele kõikvõimalikku abi ja andma eesõiguse.
- d) Järgnevad meetmed põhinevad piloodi tegutsemisotsusel, lennuliikluse üldisel olukorral ja eriolukorra dünaamilisel reaalsel.

SERA.11005 Ebaseaduslik sekkumine õhusõiduki liikumisse

- aa) a) Kui õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkunud, peab õhusõiduki meeskond püüdma valida transpordimärguandekoodi 7500 ja edastama asjakohasele ATS-üksusele olukorraga seotud kogu olulise teabe ning teatama kõikidest olukorrast tingitud kõrvalekaldumistest kehtivast lennuplaanist, et ATS-üksus saaks anda asjaomasele õhusõidukile eesõiguse ja vältida muu lennuliikluse häirimist nii palju kui võimalik.
- ab) Kui õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkunud, peab õhusõiduki kapten püüdma maanduda nii kiiresti kui võimalik lähimal sobival lennuväljal või pädeva asutuse poolt selleks otstarbeks määratud lennuväljal, välja arvatud juhul, kui see ei ole õhusõiduki pardal tekkinud olukorra tõttu võimalik.
- b) Kui on teada või kahtlustatakse, et õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkunud, peavad lennuliiklusteeninduse üksused viivitamata täitma õhusõidukist edastatud käsku. 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 sekkunud, peavad ATS-üksused vastavalt kohalikele kokkulepitud protseduuridele viivitamata teavitama riigi määratud asjakohast asutust ning vahetama õhusõiduki käitaja või tema volitatud esindajaga vajaliku teavet.“;

- 19) Punkti SERA.11010 muudetakse järgmiselt:

- a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„SERA.11010 Eksinud või tundmatu õhusõiduk“

- b) alapunkti a alapunkti 3 alapunkt i asendatakse järgmisega:

„i) teatama õhusõidukile selle asukoha ja edastama vajalikud juhised olukorra lahendamiseks. Kui ATS-üksus on teadlik asjaolust, et õhusõiduki lendu võidakse sekkuda tunnistamise eesmärgil, või muust õhusõidukit ähvardavast ohust, peab ta õhusõidukit viivitamata nõustama; ja“;

- 20) lisatakse punktid SERA.11012 ja SERA.11013:

„SERA.11012 Minimaalne kütusevaru ja kütusega seotud hädaolukord

- a) Kui piloot teatab, et kütusevaru on minimaalne, teavitab lennujuht pilooti võimalikult kiiresti kõikidest võimalikest viivitustest või sellest, et viivitusi ei ole ette näha.
- b) Kui kütusevaru väheneb tasemeni, mis nõuab hädaolukorra väljakuulutamist, edastab piloot kooskõlas punktiga SERA.14095 raadiotelefoni teel hädaolukorra märguande (MAYDAY), mida eelistatult öeldakse kolm korda, ja lisatakse hädaolukorra laadi iseloomustav tingimus (FUEL).

SERA.11013 Õhusõiduki lennusuutlikkuse vähenemine

- a) Kui navigatsiooni-, side-, kõrgusmõõtmis-, lennujuhtimis- või muude süsteemide rikke või puuduliku toimimise tõttu langeb õhusõiduki lennusuutlikkus allapoole asjaomases õhuruumis nõutavat taset, teatab lennumeeskond sellest viivitamata asjaomasele ATC-üksusele. Kui rike või lennusuutlikkuse vähenemine mõjutab hetkel kasutatavat hajutusmiinimumi, võtab lennujuht meetmeid uue asjakohase hajutusliigi või hajutusmiinimumi kohaldamiseks.

b) RNAV-süsteemi suutlikkuse vähenemine või rike

Kui õhusõiduk ei vasta RNAV-süsteemi suutlikkuse vähenemise või rikke tõttu enam RNAV-marsruudi või protseduuri suhtes kohaldatavatele tehnilistele nõuetele, nõuab piloot uue loa väljaandmist.

c) Vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga õhuruumi (RVSM-õhuruumi) puhul nõutava vertikaalse navigatsiooni täpsuse kadumine

1) Piloot teatab ATC-le võimalikult kiiresti kõigist asjaoludest, mille puhul RVSM-õhuruumi suhtes kohaldatavaid vertikaalse navigatsiooni nõudeid ei ole võimalik täita. Sel juhul nõuab piloot enne mis tahes kõrvalekaldumist lubatud marsruudilt ja/või lennutasandilt võimaluse korral ATC-üksuse uut luba. Kui ATC-üksuse uut luba ei ole enne eespool nimetatud kõrvalekaldumist võimalik saada, taotleb piloot uut luba pärast kõrvalekaldumist nii kiiresti kui võimalik.

(2) Kui RVSM-õhuruumis käitatakse õhusõidukit, mis ei vasta RVSM-õhuruumis käitamise nõuetele, või kui selline õhusõiduk liigub vertikaalselt läbi kõnealuse õhuruumi, teatavad piloodid õhusõiduki heakskiitmata staatusest järgmiselt:

i) esmaväljakutse tegemisel RVSM-õhuruumis asuva sidekanali kaudu;

ii) kõikide lennutaseme muutmisega seotud taotluste korral ja

iii) kõikide lennutasemega seotud lubade tagasilugemisel.

3) Lennujuhid kinnitavad selge sõnaga teadete vastuvõtmist õhusõidukitelt, mis on teatanud, et nad ei vasta RVSM nõuetele.

4) Piloodi teated õhusõiduki seadmete suutlikkuse vähenemise kohta

i) Kui RVSM-õhuruumis asuva ja RVSM-nõuetele vastava õhusõiduki piloot on teatanud, et selle õhusõiduki seadmed ei vasta enam RVSM-nõuetele, käsitab lennujuhtimisüksus seda õhusõidukit RVSM-nõuetele mittevastava õhusõidukina.

ii) Lennujuhtimisüksus võtab viivitamata meetmeid, et tagada kõrgushajutus vähemalt 600 m (2 000 jalga) või nõuetekohane horisontaalhajutus kõikide teiste RVSM-õhuruumis asuvate asjaomaste õhusõidukitega. Võimaluse korral annab ATC-üksus RVSM-nõuetele mittevastavale õhusõidukile loa RVSM-õhuruumist lahkumiseks.

iii) Kui piloodil õnnestub taastada seadmete töö nii, et see vastab RVSM-nõuetele, teatab ta sellest ATC-üksusele võimalikult kiiresti.

iv) ACC-üksus, kes saab esimesena teate õhusõiduki RVSM-staatuse muutumise kohta, teeb vajaduse korral koostööd piirnevate ACC-üksustega.

5) Tugev turbulents — prognoosimata

i) Kui RVSM-õhuruumis lendav õhusõiduk satub ilmastiku või keerisjälje tekitatud tugevasse turbulentsi, mis võib piloodi hinnangul mõjutada õhusõiduki suutlikkust jätkata lendu lubatud lennutasandil, teatab piloot sellest ATC-üksusele. ATC-üksus tagab asjakohase horisontaalhajutuse või suurendab kõrgushajutusmiinimumi.

ii) ATC-üksus peab võimalikult palju arvesse võtma piloodi nõudeid lennutasandi ja/või marsruudi muutmise kohta, ning edastama nõuetekohast liiklusteavet.

iii) ATC-üksus palub teistelt õhusõidukitelt teateid, et teha kindlaks, kas RVSMi kohaldamine tuleks peatada täielikult või konkreetse lennutasandi sagedusalas/ja/või konkreetsetes piirkonnas.

iv) RVSMi kohaldamise peatanud ACC-üksus kooskõlastab asjaomase(d) peatamistoimingu(d) ja kõik asjaomase sektori läbilaskevõimega seotud nõuetekohased muudatused piirnevate ACC-üksustega (vastavalt vajadusele).

6) Tugev turbulents — prognoositud

i) Kui ilmateade näitab, et RVSM-õhuruumis võib esineda tugevaid turbulentsi, teeb ATC-üksus kindlaks, kas lennutegevus RVSM-õhuruumis tuleks peatada, ja kui seda tehakse, siis kui kauaks ja missugus(t)el konkreetse(te)l lennutasandi(te)l ja/või missuguses piirkonnas.

- ii) Kui RVSMi kohaldamine peatatakse, teeb RVSMi peatanud ACC-üksus koostööd piirnevate ACC-üksustega, et suunata lennuliiklus ümber sobivatele lennutasanditele, välja arvatud juhul, kui on kirjalikult kokku lepitud lennutasandite jaotamise erikorras. Vajaduse korral teeb RVSMi kohaldamise peatanud ACC-üksus koostööd piirnevate ACC-üksustega ka kohaldatava sektori läbilaskevõime osas.“;

21) lisatakse punkt SERA.11014:

„SERA.11014 ACAS-süsteemi eelhoiatused

- a) Lennu ajal kasutatakse ACAS II-süsteemi (välja arvatud komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 (*) kindlaks määratud minimaalvarustuse loetelus sätestatud juhud) režiimis, mis võimaldab lennumeeskonnal saada ohtliku vahekauguse eelhoiatusi, kui avastatakse lubamatu lähedus teise õhusõidukiga. Seda nõuet ei kohaldata juhul, kui ohtliku vahekauguse eelhoiatuste edastamist tuleb piirata (kasutades vaid lennuliikluse nõustamisteenust või sellega samaväärset süsteemi) ebatavalise protseduuri või toimivust vähendavate tingimuste tõttu.
- b) ACAS-süsteemi eelhoiatuse puhul peab piloot tegema järgmist:
- 1) viivitamata järgima eelhoiatuses sisalduvaid korraldusi, välja arvatud juhul, kui see ohustab õhusõidukit;
 - 2) järgima eelhoiatuses sisalduvaid korraldusi ka juhul, kui eelhoiatuse ja ATC-üksuse edastatud manööverdusjuhised on üksteisega vastuolus;
 - 3) vältima eelhoiatuses sisalduvate korraldustega vastuolus olevaid manöövreid;
 - 4) teatama kohe, kui lennumeeskonna töökoormus seda võimaldab, asjaomasele ATC-üksusele igast eelhoiatusest, mis nõuab kõrvalekallet kehtivast ATC-üksuse korraldusest või loast, ja
 - 5) viivitamata täitma muudetud eelhoiatuses sisalduvaid korraldusi;
 - 6) muutma lennutrajektoori nii vähe kui eelhoiatuse järgimiseks võimalik;
 - 7) asuma kohe pärast konflikti lahendamist uuesti järgima ATC-üksuse korraldusi või lube ning
 - 8) teatama ATC-üksusele, et õhusõiduki meeskond jätkab olemasoleva loa järgimist.
- c) Kui piloot saab teate ACAS-süsteemi eelhoiatuse kohta, ei muuda lennujuht õhusõiduki lennutrajektoori enne, kui piloot on edastanud teate „OHT MÖÖDAS“ („CLEAR OF CONFLICT“),
- d) Niipea kui õhusõiduki meeskond kaldub eelhoiatust järgides kõrvale ATC-üksuse antud loast või korraldusest või kui piloot teatab eelhoiatuse saamisest, ei vastuta lennujuht enam hajutatuse tagamise eest eelhoiatuse saanud õhusõiduki ja mis tahes muu õhusõiduki vahel, mida eelhoiatuse tõttu tehtud manööver otseselt mõjutab. Lennujuht hakkab kõikide asjaomaste õhusõidukite hajutatuse tagamise eest taas vastutama pärast seda, kui ta:
- 1) kinnitab, et on saanud õhusõiduki meeskonnalt teate selle kohta, et õhusõiduk jätkab olemasoleva loa järgimist või,
 - 2) kinnitab, et on saanud õhusõiduki meeskonnalt teate selle kohta, et õhusõiduk jätkab olemasoleva loa järgimist, ja annab välja alternatiivse loa, mille kättesaamist kinnitab lennumeeskond.

(*) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).“;

22) punkti SERA.11015 alapunkti e tabelit S11-3 muudetakse järgmiselt:

- a) tekst lahtris „Lause tähendus“, mis vastab väljendile „WILCO“, asendatakse järgmisega:
- „Sain aru, täidan juhiseid“;
- b) väljendi „WILCO“ all asuv väljend „Täidan juhiseid“ jäetakse välja;

23) punktile SERA.12005 lisatakse järgmine alapunkt c:

- „c) Meeskonnaliikmed kasutavad ettekannete koostamisel 5. liite punktis A sätestatud eriettekande näidisvormi (AIREP SPECIAL). Ettekannete koostamisel tuleb järgida 5. liite punkti 2 kohaseid üksikasjalikke juhiseid aruannete esitamise kohta.
- 1) Lennumeeskonnad kasutavad ettekannete edastamisel õhusõiduki pardalt ja ATS-üksused nende ettekannete taasedastamisel 5. liites sätestatud üksikasjalikke juhiseid, sealhulgas teadete vormingud ja väljendeid.
 - 2) Õhusõidukite pardalt tehtavad eriettekanded, mis sisaldavad tähelepanekuid vulkaanilise tegevuse kohta, esitatakse vulkaanilist tegevust käsitleva eriettekande vormil. Lennumeeskonnad, kes lendavad marsruutidel, kus võib esineda vulkaanituha pilvi, varustatakse vormiga, mis põhineb 5. liite punkti B kohasel vulkaanilist tegevust käsitleva eriettekande näidisvormil“;

24) punkti SERA.12020 alapunkti a alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

- „2) asjaomasele ilmavaatlusjaamale (MWO) vastavalt 5. liite punktile 3 ja“;

25) lisatakse 13. ja 14. jaotis:

„13. JAOTIS

SSR-transponder

SERA.13001 SSR-transpondri kasutamine

- a) Kui õhusõiduk on varustatud töökorras SSR-transpondriga, kasutab piloot transpondrit kogu lennu ajal, vaatamata sellele, kas asjaomases õhuruumis kasutatakse lennuliikluse teenindamisel SSR-transpondrit või mitte.
- b) Piloot võib kasutada IDENT-funktsiooni ainult siis, kui ATS seda nõuab.
- c) Õhusõidukid, millel puudub piisav elektritoide, ei ole kohustatud järgima transpondri pideva kasutamise nõuet, välja arvatud juhul, kui on tegemist lennuga, mida käitatakse pädeva asutuse poolt kohustusliku transpondri alaks määratud õhuruumis.

SERA.13005 A-režiimi (Mode A) koodi kasutamine SSR-transpondri puhul

- a) SSR-transpondriga varustatud õhusõiduki piloot teeb eriolukorrast teatamiseks järgmist:
 - 1) kasutab eriolukorrast teatamiseks koodi 7700, välja arvatud juhul, kui ATC on andnud piloodile eelnevalt korralduse valida transpondri kasutamiseks mõni muu kindlaksmääratud kood. Sel juhul võib piloot siiski valida koodi 7700, kui on konkreetne põhjus arvata, et see oleks parim tegutsemisviis;
 - 2) valib raadiosidehäiretest teatamiseks koodi 7600;
 - 3) püüab ebaseaduslikust sekkumisest teatamiseks valida koodi 7500. Kui olukord seda nõuab, tuleks selle asemel kasutada koodi 7700.
- b) Muudel kui alapunktis a kirjeldatud juhtudel peab piloot tegema järgmist:
 - 1) kasutama ATS-üksuse antud koodi või
 - 2) kui ATS-üksuse ei ole koodi kohta korraldusi andnud, valida koodi 2000 või muu pädeva astutuse ettenähtud koodi või
 - 3) kui õhusõidukile ei osutata lennuliiklusteenuseid, valida koodi 7000, et hõlbustada sobiva varustusega õhusõidukite kindlakstegemist, kui pädev asutus ei ole sätestanud teisiti.

- c) Kui selgub, et kuvatud kood erineb õhusõidukile antud koodist, tuleb teha järgmist:
- 1) piloodil palutakse koodivalikut kinnitada ja kui olukord seda nõuab, valitud kood õige vastu ümber vahetada, ja
 - 2) kui õhusõidukile määratud kood erineb endiselt kuvaril nähtavast koodist, võib piloodilt nõuda, et ta õhusõiduki transpondri välja lülitaks. Olukorrast tuleb teavitada järgmist juhtimise üleandmise punkti ja kõiki muid üksusi, kes kasutavad lennuliiklusteenuste osutamisel SSR-i ja/või multilateratsioonisüsteemi (MLAT).

SERA.13010 Rõhkkõrgusega seotud teave

- a) Kui õhusõidukile on paigaldatud kasutamiskõlblik C-režiimi (*Mode C*) transponder, peab piloot kõnealust režiimi pidevalt kasutama, välja arvatud juhul, kui ATC-üksus on ette näinud teisiti.
- b) Lennujuhile kuvatavat rõhkkõrguspõhist lennutaseme teavet peavad vähemalt ühel korral kontrollima kõik sobivate seadmetega varustatud ATC-üksused esmakontakti loomisel asjaomase õhusõidukiga, või kui see ei ole võimalik, siis esimesel võimalusel pärast esmakontakti, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on sätestanud teisiti.

SERA.13015 Õhusõiduki identifitseerimisfunktsiooni kasutamine S-režiimis (*Mode S*) SSR-transpondri puhul

- a) S-režiimiga varustatud õhusõiduk, millel on õhusõiduki identifitseerimise funktsioon, edastab vastavalt ICAO lennuplaani punktile 7 õhusõiduki tunnuse, või kui lennuplaani ei ole esitatud, siis õhusõiduki registreerimistunnuse.
- b) Kui kuvarilt nähtub, et S-režiimiga (*Mode S*) varustatud õhusõiduki edastatud õhusõidukitunnus on eeldatust erinev, palutakse piloodil edastada asjakohane kinnitus ja vajaduse korral uuesti sisestada korrektne õhusõidukitunnus.
- c) Kui piloot on saatnud kinnituse selle kohta, et S-režiimi (*Mode S*) on sisestatud korrektne õhusõidukitunnus, kuid kuvaripilt on endiselt eeldatust erinev, võtab lennujuht järgmised meetmed:
- 1) teatab piloodile, et kuvaripilt on endiselt eeldatust erinev;
 - 2) võimaluse korral korrigeerib õhusõidukitunnuse märget kuvaril ja
 - 3) teatab järgmisele üleandmispunktile ja kõikidele muudele S-režiimi (*Mode S*) identifitseerimisfunktsiooni kasutavatele asjaomastele üksustele, et kõnealuse õhusõiduki edastatav õhusõidukitunnus on vale.

SERA.13020 SSR-transpondri rike olukorras, kus töötava transpondri kasutamine on kohustuslik

- a) Kui transpondril ilmneb pärast starti rike, püüavad ATC-üksused jätkata lennu teenindamist kuni sihtlennuväljani vastavalt lennuplaanile. Piloodid peavad siiski olema valmis järgima teatavaid piiranguid.
- b) Kui transpondril ilmneb rike, mida ei saa enne väljumist kõrvaldada, teevad piloodid järgmist:
- 1) teatavad sellest ATS-ile nii kiiresti kui võimalik, soovitatavalt enne lennuplaani esitamist;
 - 2) lisavad ICAO lennuplaani vormi punkti 10 märke SSR alla tähe „N“, mis näitab, et transponder ei ole töökorras, või kui transponder rikkele vaatamata siiski osaliselt funktsioneerib, lisavad asjakohalise märke transpondri suutlikkuse kohta, ja
 - 3) järgivad kõiki avaldatud protseduure, mis on seotud erandi taotlemisega nõudest kanda pardal töötavat SSR transpondrit.

14. JAOTIS

Kõnesideprotseduurid**SERA.14001 Üldine teave**

Standardväljendeid kasutatakse kõikides olukordades, mille puhul need on ette nähtud. Tavakeelt kasutatakse ainult juhul, kui kavandatud teadet ei ole võimalik standardväljendite abil edastada.

SERA.14005 Sõnumiliigid

- a) Aeronavigatsioonilise mobiilteeninduse teadete liigid ning nende eesõigused side loomisel ja teadete edastamisel on kindlaks määratud tabelis S14-1.

Tabel S14-1

Teate liik ning märguannete eesõigused raadiotelefonside korral	Raadiotelefonside signaal
a) Hädaolukorra kutsung, hädaolukorra teated ja hädaolukorra raadioside	MAYDAY
b) Sundolukorra teated, sealhulgas teated, millele eelneb meditsiinilise transpordi märguanne	PAN PAN või PAN PAN MEDICAL
c) Raadiopeilimissidega seotud teated	—
d) Lennuohutusteated	—
e) Ilmateated	—
f) Lennuregulaarsusteated	—

- b) Hädaolukorra teateid ja hädaolukorra raadiosidet käsitletakse vastavalt punkti SERA.14095 sätetele
- c) Sundolukorra teateid ja sundolukorra raadiosidet, sh teateid, millele eelneb meditsiinilise transpordi märguanne, käsitletakse vastavalt punkti SERA.14095 sätetele.

SERA.14010 Lennuohutusteated

Lennuohutusteated on järgmised:

- a) õhusõidukite lennu ja lennuliiklusteenindusega seotud teated;
- b) õhusõiduki käitajalt või õhusõidukilt edastatavad teated, mis vahetult mõjutavad lendu teostavat õhusõidukit;
- c) ilmaga seotud nõuanded, mis on lendu teostava või stardiks valmistava õhusõiduki jaoks esmatähtsad (edastatakse eraldi või raadiosaatena);
- d) muud teated, mis mõjutavad õhusõiduki lennu või stardiks valmistumist.

SERA.14015 Õhk-maa-sides kasutatav keel

- a) Õhk-maa-raadiotelefonside toimub inglise keeles või maapealses jaamas tavaliselt kasutatavas keeles.

- b) Inglise keelt võib mis tahes õhusõiduki nõudmise korral kasutada kõikides maapealsetes jaamades, mis teenindavad rahvusvahelisi lennuteenuseid osutavaid määratud lennuvälju ja rahvusvahelisi marsruute. ATS-üksus kasutab õhusõidukiga side pidamisel inglise keelt lennuväljadel, mis teenindavad aastas rohkem kui 50 000 rahvusvahelist IFR-lendu, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on konkreetsel juhul sätestanud teisiti. Liikmesriigid, kus käesoleva määruse jõustumise kuupäeval kasutatakse lennuväljadel, mis teenindavad aastas rohkem kui 50 000 rahvusvahelist lendu, ATS-üksuse ja õhusõiduki vahelises sides lisaks inglise keelele ka mõnda muud keelt, võivad otsustada inglise keele kasutamise nõuet mitte kohaldada, ning teavitavad sellest komisjoni. Sel juhul peavad asjaomased liikmesriigid hiljemalt 31. detsembriks 2017 läbi viima uuringu, milles käsitletakse võimalust kehtestada nõue, mille kohaselt asjaomasel lennuväljal tuleks ATS-üksuste ja õhusõidukite vahel peetavas sides kasutada inglise keelt, et vältida kasutusel oleva raja loata hõivamist või muid ohutusriske ja võtta samal ajal arvesse nii liidu kui ka siseriiklike õigusaktide kohaldatavaid sätteid keele kasutamise kohta. Uuringu tulemused avalikustatakse ja selle põhjal tehtud järeldused edastatakse ametile ja komisjonile.
- c) Keel(ed), mida asjaomases maapealses jaamas kasutatakse, on avaldatud lennundusteabe kogumikus ja muudes asjaomaste jaamadega seotud aeronavigatsioonialast teavet kajastavates väljaannetes.

SERA.14020 Sõnade hääldamine raadiotelefoni teel

Raadiotelefonides kasutatakse pärisnimede, teenuselühendite ja keerulise õigekirjaga sõnade edastamiseks tabelis S14-2 esitatud tähestikku.

Tabel S14-2

Raadiotelefonide tähestik

Täht	Sõna	Ligikaudne hääldus (ladina tähestik)
A	ALFA	<u>ALL</u> -FA
B	Bravo	<u>BRA</u> -VO
C	Charlie	<u>TŠAA</u> -LI
D	Delta	<u>DELL</u> -TA
E	Echo	<u>EKK</u> -O
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO- <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> -DI-A
J	Juliett	<u>DŽU</u> -LI- <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KI</u> -LO

Täht	Sõna	Ligikaudne hääldus (ladina tähestik)
L	Lima	<u>LI</u> -MA
M	Mike	MAIK
N	November	NO- <u>VEM</u> -BER
O	Oscar	<u>OS</u> -KAR
P	Papa	PA- <u>PA</u>
Q	Quebec	KE- <u>BEK</u>
R	Romeo	<u>RO</u> -ME-O
S	Sierra	SI- <u>ERRA</u>
T	Tango	<u>TAN</u> -GO
U	Uniform	<u>JU</u> -NI-FORM
V	Victor	<u>VIK</u> -TOR
W	Whiskey	<u>WIS</u> -KI
X	X-ray	<u>EKS</u> -REI
Y	Yankee	<u>JEN</u> -KKI
Z	Zulu	<u>ZUU</u> -LUU

Ligikaudne hääldus ladina tähestikus, rõhulised silbid on alla joonitud.

SERA.14025 Muude ATS-marsruutide kui standardsete väljumis- ja saabumismarsruutide kindlaksmääramise põhimõtted

a) ATS-marsruudi sideteated

- 1) Kõneside puhul hääldatakse teate põhitähte nii, nagu tabelis S14-2 esitatud tähestikus on ette nähtud.
- 2) Kui kasutatakse eesliiteid K, U või S, hääldatakse neid kõneside puhul järgmiselt:
 - i) K – KOPTER
 - ii) U – UPPER
 - iii) S – SUPERSONIC

- b) Sõna „kopter“ hääldatakse nii, nagu ingliskeelset sõna „helicopter“ ning sõnu „upper“ ja „supersonic“ nii, nagu neid hääldatakse inglise keeles.

SERA.14026 Olulised punktid

Üldjuhul kasutatakse kõnesides selliste oluliste punktide puhul, mis on määratud raadionavigatsiooniseadmete asukoha abil, tavakeeles kasutusel olevat nime, ja nende oluliste punktide puhul, mis ei ole määratud raadionavigatsiooniseadmete asukoha abil, kordumatut viietähelist hääldatavat nimekoodi. Kui raadionavigatsiooniseadmete asukoha abil määratud oluliste punktide puhul tavakeelset nime ei kasutata, asendatakse see kodeeritud teatega, mille hääldamiseks kõneside ajal kasutatakse raadioside tähestikku.

SERA.14030 Standardse instrumentaalväljumis- ja instrumentaalsaabumismarsruudi teade

Kõnesides kasutatakse standardse instrumentaalväljumis- ja instrumentaalsaabumismarsruudi edastamiseks tavakeelset teadet.

SERA.14035 Numbrite edastamine raadiotelefonides

a) Numbrite edastamine

- 1) Õhusõiduki kutsungi, kursi, raja, tuulesuuna ja kiirusega seotud numbrite edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval.
 - i) Lennutasandite puhul edastatakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui lennutasandit käsitlev teave koosneb täissajalistest.
 - ii) Kõrgusemõõduri näidu edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud näidu 1 000 hPa korral, mis loetakse „ÜKS TUHAT“ („ONE THOUSAND“).
 - iii) Transpondri koodi edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui transpondri kood koosneb vaid täistuhandetest; sel juhul loetakse tuhandeliste number ja lisatakse sõna „TUHAT“ („THOUSAND“).
- 2) Muu kui alapunkti a alapunktis 1 kirjeldatud teabe edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui number koosneb vaid täissadadest ja -tuhandetest; sel juhul loetakse sajaliste või tuhandeliste number ja lisatakse vastavalt vajadusele sõna „SADA“ („HUNDRED“) või „TUHAT“ („THOUSAND“). Tuhandete ja täissadade kombinatsiooni edastamisel loetakse tuhandeliste numbrid ükshaaval ja lisatakse sõna „TUHAT“ („THOUSAND“); seejärel edastatakse sadade numbrid ja lisatakse sõna „SADA“ („HUNDRED“).
- 3) Kui tekib vajadus täpsustada täistuhandetena ja/või -sadadena edastatud numbrit, loetakse asjaomase numbriga edastamisel kõik arvud eraldi.
- 4) Kui objekti suhtelist peilingut või kokkupõrkeohtu käsitlevat teavet edastatakse 12 tunni süsteemis, loetakse numbrid koos, näites „KELL KÜMME“ („TEN O’CLOCK“) või „KELL ÜKSTEIST“ („ELEVEN O’CLOCK“).
- 5) Komakohta sisaldavad numbrid edastatakse kooskõlas alapunkti a alapunktiga 1, kusjuures asjakohases järjestuses esinevad komakohad eraldatakse sõnaga „KOMA“ („DECIMAL“).
- 6) Ülikõrgsagedusega (VHF) raadiotelefonides kasutatakse edastatava kanali kindlakstegemiseks kõiki kuut arvnäitajat, välja arvatud juhul, kui nii viies kui ka kuues arv on null; sel juhul kasutatakse ainult esimest nelja arvu.

SERA.14040 Numbrite hääldamine

Kui sides kasutatakse inglise keelt, tuleb numbrite edastamisel järgida tabelis S14-3 esitatud hääldust:

Tabel S14-3

Elemendi numbri või numbri esitamine	Hääldus
0	ZIIROU
1	VAN
2	TUU
3	TRII
4	<u>FOOR</u> või <u>FOW</u> -ER
5	FAIV
6	SIKS
7	<u>SEV</u> -EN
8	EIT
9	<u>NAIN</u> -ER
10	TEN
11	<u>I-LEVEN</u>
12	TVELF
Decimal	DE-SSI MAL
Hundred	<u>HAND</u> -RED
Thousand	<u>TAU</u> -SEND

SERA.14045 Edastamise meetod

- a) Teated edastatakse lühidalt tavapärasel vestlustoosil.
- b) Raadiotelefonides kasutatakse vastavalt vajadusele järgmisi sõnu ja väljendeid, mille tähendus on esitatud tabelis S14-4:

Tabel S14-4

Lause	Tähendus
KINNITA (ACKNOWLEDGE)	Kinnita, et oled teate või korralduse vastu võtnud ja sellest aru saanud
JAH/SOBIB (AFFIRM)	Jaatav vastus

Lause	Tähendus
LUBATUD (APPROVED)	Kavandatav tegevus on heaks kiidetud
VAHE (BREAK)	Paigutatakse sõnumi eri osade vahele
VAHE VAHE (BREAK BREAK)	Kasutatakse keerulises lennuliiklusolukorras kahele eri õhusõidukile antavate korralduste vahel
CANCEL (TÜHISTA)	Tühistan eelnevalt antud loa
CHECK (KONTROLLI)	Kontrolli süsteemi või protseduuri
LUBAN/LUBATUD (CLEARED)	Luban tegutseda kindlaksmääratud tingimuste kohaselt
KINNITA (CONFIRM)	Kinnita, et oled/olen (loa, juhendi/juhise, meetme, teabe) õigesti vastu võtnud
VÕTA ÜHENDUST (CONTACT)	Loo side ...
ÕIGE (CORRECT)	Oled õigesti aru saanud
PARANDAN (CORRECTION)	Parandan teatesse sattunud vea, õige on ...
ÄRA ARVESTA (DISREGARD)	Ära pööra eelnenud teatele tähelepanu
KUIDAS KUULED (HOW DO YOU READ)	Milline on minu kuuldavus? (vt punkt SERA.14070 alapunkt c)
ÜTLEN UUESTI (I SAY AGAIN)	Ütlen uuesti selgitamiseks või rõhutamiseks
SÄILITA (MAINTAIN)	Jätka vastavalt kindlaksmääratud tingimustele või otseses tähenduses
KUULA (MONITOR)	Kuula sagedusel ...
VALE (NEGATIVE)	Ei või luba ei anta või vale või ei ole võimalik
KUULDEL (OVER)	Teade on lõppenud, oodatakse vastust
LÕPP (OUT)	Side on lõppenud ja vastust ei oodata
LOE TAGASI (READ BACK)	Loe tagasi kogu teade või osa sellest nii, nagu sa selle vastu võtsid
MUUDATUS (RECLEARED)	Viimases loas on tehtud muudatus, mis muudab kogu teate või osa sellest
TEATA (REPORT)	Anna järgnev teade ...
LUBAGE (REQUEST)	Tahan teada saada ... või tahan ...
SELGE (ROGER)	Olen viimase teate vastu võtnud

Lause	Tähendus
ÜTLE UUESTI (SAY AGAIN)	Korda uuesti kogu teade või osa sellest
RÄÄGI AEGLASEMALT (SPEAK SLOWER)	Vähenda rääkimiskiirust
OLE KUULDEL (STANDBY)	Oota, kuni kutsun
EI OLE VÕIMALIK (UNABLE)	Ei ole võimalik täita esitatud soovi, korraldust või luba
TÄIDAN (WILCO)	(lühend väljendist „will comply“) Sain korraldusest aru ja täidan seda
SÕNAD KAKS KORDA (WORDS TWICE)	a) <i>palvena</i> : side kuuldavus on halb, edastage iga sõna kaks korda; b) <i>teatena</i> : kuna side on halb, edastan iga sõna kaks korda

SERA.14050 Õhusõiduki raadiotelefonside kutsung

a) Täiskutsungid

Õhusõiduki raadiotelefonside kutsungid liigitatakse järgmiselt:

- 1) A-tüüp – õhusõiduki registreerimistunnus või
- 2) B-tüüp – lennuettevõtja raadiotelefonkood, millele järgnevad õhusõiduki registreerimistunnuse neli viimast tähte;
- 3) C-tüüp – lennuettevõtja raadiotelefonkood, millele järgneb lennu number.

b) Lühikutsungid

Punktis a esitatud õhusõiduki raadiotelefonside kutsungeid, välja arvatud C-tüüpi kutsungid, võib lühendada punkti SERA.14055 alapunktis c kirjeldatud juhtudel. Lühikutsungi vorm peab olema järgmine:

- (1) A-tüüp – registreerimistunnuse esimene tähemärk ja vähemalt kutsungi viimased kaks tähemärki;
- (2) B-tüüp – õhusõiduki käitaja kutsung, millele järgnevad vähemalt kutsungi kaks viimast tähemärki;
- (3) C-tüüp – lühendit ei kasutata.

SERA.14055 Raadiotelefonside protseduurid

a) Õhusõiduki meeskond ei tohi lennu ajal muuta oma raadiotelefonside kutsungi tüüpi, välja arvatud juhul, kui ATC-üksus palub seda lennuohutuse huvides ajutiselt teha. Õhusõiduki stardi, lõpplähenemise viimase etapi või õhusõiduki maandumisest kuni selle täieliku peatumiseni kuluva aja jooksul ei peeta õhusõidukiga raadiotelefonsidet, välja arvatud ohutuspõhjustel.

b) Raadiotelefonside alustamine

- 1) Raadiotelefonsidet alustatakse alati täiskutsungiga. Õhusõiduki meeskond alustab raadiotelefonsidet kutsutava jaama koodiga, millele järgneb kutsuja jaama kood.

- 2) Eespool kirjeldatud kutsungile vastamiseks edastatakse kutsuja jaama kutsung, millele järgneb vastava jaama kutsung, mis tähendab kutset raadiotelefonside jätkamiseks kutsuja jaamaga. Kui teateid vahetatakse ühe ATS-üksusega, võib asjaomase ATS-üksuse kutsungi välja jätta, kui pädev asutus on selleks loa andnud.
 - 3) Side algab kutsungi saatmise ja vastuse saamisega, välja arvatud juhul, kui kutsuja on veendunud, et kutsutav jaam on kutsungi kätte saanud; sel juhul võib kutsuv jaam edastada teate kutsutava jaama vastust ära ootamata.
- c) Raadiotelefonside jätkamine
- 1) Punkti SERA.14050 alapunkti b kohaseid raadiotelefonside lühikutsungeid võib kasutada alles pärast seda, kui on loodud nõuetekohane side ja puudub segiajamise oht. Õhusõiduki meeskond kasutab kutsungi lühivarianti alles siis, kui lennuliiklusejaam on seda esimesena teinud.
 - 2) Lennujuhid kasutavad ATC-lubade andmisel ning õhusõiduki meeskonnad kõnealuste lubade tagasilugemisel alati selle õhusõiduki kutsungit, millele luba anti. Muudel juhtudel on pärast kontakti loomist lubatud jätkata pidevat kahepoolset sidet kuni kontakti lõppemiseni tunnust või kutsungit kasutamata.

SERA.14060 VHF-teadete edastamine

- a) Asjaomane ATS-üksus soovib õhusõiduki meeskonnal lülitada kokkulepitud korra kohaselt ühelt raadiosageduselt teisele. Kui sellist soovitusi ei ole antud, teavitab õhusõiduki meeskond ATS-üksust sellest enne sageduse muutmist.
- b) VHF-sagedusel esmakontakti luues või VHF-sagedusalast lahkudes peab õhusõiduki meeskond edastama teabe, mille on ette näinud ANSP, kes vastutab lennuliiklusteenuste osutamise eest ja on pädeva asutuse poolt heaks kiidetud.

SERA.14065 Raadiotelefonside protseduurid õhk-maa-kõneside kanali ümberlülitamiseks

- a) Kui lennuliiklusteenuste osutamise eest vastutav ja pädeva asutuse poolt heaks kiidetud ANSP ei ole teisiti ette näinud, peab pärast õhk-maa-kõneside kanali ümberlülitamist ATS-üksusele tehtav esmaväljakutse sisaldama järgmisi elemente:
 - 1) kutsutava ATS-üksuse kood;
 - 2) kutsung ja raske keerisjälje kategooriasse kuuluva õhusõiduki puhul sõna „raske“ („heavy“) või „super“ („super“), kui pädev asutus on õhusõiduki nii määratlenud;
 - 3) lennutasand, sh ülelennutasand ja lubatud lennutasandid, kui asjaomane õhusõiduk ei jätkata lendu lubatud tasandil;
 - 4) kiirus, kui ATC on selle ette näinud, ja
 - 5) lennuliiklusteenuste osutamise eest vastutava ANSP nõutavad täiendavad lisaelemendid, mille on heaks kiitnud pädev asutus.
- b) Piloodid annavad teavet lennutasandi kohta, ümardatuna kõrgusemõõturi rõhuskaalal lähima 30 m või 100 jalani.
- c) Esmaväljakutse lähilennujuhtimisüksusele
Kui õhusõiduki meeskonnale osutatakse lähilennujuhtimisteenust, peab esmaväljakutse sisaldama järgmist:
 - 1) kutsutava ATS-üksuse kood;
 - 2) kutsung ja raske keerisjälje kategooriasse kuuluva õhusõiduki puhul sõna „raske“ („heavy“) või „super“ („super“), kui pädev asutus on õhusõiduki nii määratlenud;
 - 3) asukoht ja

- 4) lennuliiklusteenuste osutamise eest vastutava ANSP nõutavad lisaelemendid, mille on heaks kiitnud pädev asutus.

SERA.14070 Raadiotelefonside kontrolli protseduurid

- a) Raadiotelefonside kontrolli tehakse järgmiselt:

- 1) kutsutava jaama tunnus;
- 2) kutsuva jaama tunnus;
- 3) sõna „SIDEKONTROLL“ („*RADIO CHECK*“);
- 4) kasutatav sagedus.

- b) Raadiotelefonside kontrollile vastatakse järgmiselt:

- 1) kutsunud jaama tunnus;
- 2) kutsele vastava jaama tunnus;
- 3) teade raadiotelefonside kontrolli algatanud jaama kuuldavuse kohta.

- c) Raadioside kontrolli puhul kasutatakse järgmist kuuldavusskaalat:

Kuuldavusskaala

- 1) üks – ei saa aru (*unreadable*);
- 2) kaks – vaevu kuuldav (*readable now and then*);
- 3) kolm – kuulen halvasti (*readable but with difficulty*);
- 4) neli – kuulen hästi (*readable*);
- 5) viis – kuulen väga hästi (*perfectly readable*).

SERA.14075 Teadete vahetamine

- a) Teated on lühikesed ja ühemõttelised, võimaluse korral kasutatakse tüüpsõnu.

- 1) Õhusõidukilt edastatud teate puhul peab teate kättesaamise kinnitus sisaldama asjaomase õhusõiduki kutsungit.
- 2) Teate kättesaamise kinnitus, mille ATS-üksus edastab õhusõidukile, peab sisaldama asjaomase õhusõiduki kutsungit, millele vajaduse korral järgneb ATS-üksuse kutsung.

- b) Side lõpetamine

Raadiotelefonside lõpetab kas teateid vastu võttev ATS-üksus või õhusõiduk, mis kasutab selleks oma kutsungit.

- c) Parandused ja kordamised

- 1) Kui teates on tehtud viga, öeldakse sõna „PARANDAN“ („*CORRECTION*“) ja korratakse viimast õiget sõna või sõnade rühma, seejärel edastatakse parandatud tekstiosa.
- 2) Kui on parem korrata kogu teadet, kasutatakse enne õige teksti teistkordset edastamist sõnu „PARANDAN, ÜTLEN UUESTI“ („*CORRECTION, I SAY AGAIN*“).
- 3) Kui vastuvõtja ei ole kindel, et ta on teate õigel kujul vastu võtnud, peab ta nõudma kogu teate või selle mõne osa kordamist.

- 4) Kui nõutakse kogu teate kordamist, kasutatakse sõnu „ÜTLE UUESTI“ („SAY AGAIN“). Kui soovitakse, et teate mingit osa korrataks, kasutatakse järgmisi väljendeid: „ÜTLE UUESTI KÕIK ENNE“ („SAY AGAIN BEFORE“) (esimene õigesti vastuvõetud sõna) või „ÜTLE UUESTI“ („SAY AGAIN“) (sõna enne arusaamatut osa) „JA“ („TO“) (sõna pärast arusaamatut osa) „VAHEL“ või „ÜTLE UUESTI KÕIK PÄRAST“ („SAY AGAIN ALL AFTER“) (viimane õigesti vastuvõetud sõna).
- d) Kui teate edastaja avastab tagasiloetud kinnituses vea, peab ta ütleva: „VALE, ÜTLEN UUESTI“ („NEGATIVE, I SAY AGAIN“), mille järel ta peab ütleva uuesti õige variandi.

SERA.14080 Sidevalve/sidepidamisajad

- a) Lennu ajal peab õhusõiduk säilitama pädeva asutuse nõuete kohase pideva sidevalve, mille võib lõpetada alles pärast vastava teate saatmist asjaomasele ATS-üksusele, välja arvatud ohutus põhjustel.
- 1) Õhusõiduk, mis teostab suurte veekogude või kindlaksmääratud alade kohal lende, mille puhul on nõutav avariimajakas (ELT), peab säilitama pideva kuulamisvalve VHF-avariisagedusel 121,5 MHz, välja arvatud sel ajal, kui asjaomane õhusõiduk peab sidet muul VHF-sagedusel või kui õhusõiduki varustusest või meeskonna koosseisust tingituna ei ole võimalik olla samaaegselt kuulamisvalves kahel VHF-sagedusel.
- 2) Õhusõiduk, mis lendab sellistes piirkondades või marsruutidel, kus võib esineda õhusõiduki lendu sekkumist tunnistamise eesmärgil või muid ohtlikke olukordi, peab säilitama pideva kuulamisvalve VHF-avariisagedusel 121,5 MHz, kui pädev asutus on kehtestanud sellekohase nõude.
- b) Lennuliiklussidejaam, kuhu on paigaldatud VHF-avariisageduskanal 121,5 MHz, peab säilitama kanali pideva kuulamisvalve kogu jaama tööaja jooksul. Kui ühes paigas asub kaks sellist jaama, peab eespool kirjeldatud nõuet järgima üks avariisageduskanali 121,5 MHz pidevat kuulamisvalvet säilitav jaam.
- c) Kui õhusõiduki meeskond või ATS-üksus on mingil põhjusel sunnitud katkestama töö VHF-sagedusel, tuleb sellest teatada teistele jaamadele, edastades samas ka jaama töö taastumise oletatava aja. Jaama töö taastumisel tuleb sellest teatada teistele asjaomastele jaamadele. Kui jaama tööd ei ole võimalik algselt kindlaksmääratud ajaks taastada, tuleb võimaluse korral algselt kindlaksmääratud ajal või sellele võimalikult lähedasel ajal teatada teistele jaamadele töö taastumise uus aeg.

SERA.14085 Tagasisideta edastamine

- a) Kui õhusõiduki meeskond ei suuda mitte ühegi kättesaadava vahendi abil talle määratud kanalil, varem kasutatud kanalil ega asjaomasel marsruudil kasutataval mis tahes muul kanalil sidet luua ning asjaomase ATS-üksusega, teiste ATS-üksustega või teiste õhusõidukitega ühendust saada, peab ta edastama talle määratud kanali(te)l kaks korda oma teate, mida alustatakse sõnadega „EDASTAN TAGASISIDETA“ („TRANSMITTING BLIND“) ning mis vajaduse korral sisaldab selle jaama või nende jaamade kutsungit, millele teade on adresseeritud.
- b) Kui õhusõiduki meeskond ei suuda vastuvõtuhäirete tõttu sidet luua, peab ta määratud aegadel või teatud piirkonnas kasutusel oleval sagedusel edastama oma teate, mida alustatakse sõnadega „EDASTAN TAGASISIDETA VASTUVÖTUHÄIRETE TÖTTU“ („TRANSMITTING BLIND DUE RECEIVER FAILURE“). Õhusõiduki meeskond peab tegema järgmist:
- 1) edastama oma teate ja kordama seda täies pikkuses;
 - 2) teatama järgmise arvatava edastusaja;
 - 3) kui õhusõiduki meeskonnale osutatakse lennuliiklusteenust, peab ta teatama õhusõiduki kapteni tegutsemisotsusest seoses lennu jätkamisega.

SERA.14087 Side vahendamine maalt õhusõidukile

- a) Kui ATS-üksus ei saa õhusõidukiga ühendust sagedustel, millel õhusõiduk peaks olema kuuldel, peab ta tegema järgmist:
- 1) paluma teisi ATS-üksusi, et need kutsuksid õhusõidukit ja vahendaksid vajaduse korral asjakohast liiklusteadet, ja

- 2) paluma piirkonnas olevat teist õhusõidukit, et see kutsuks asjaomast õhusõidukit ja vahendaks vajaduse korral asjakohast liiklusteadet.
- b) Alapunkti a kohaldatakse ka järgmistel juhtudel:
- 1) asjaomase ATS-üksuse nõudmise korral;
 - 2) kui õhusõiduk ei ole teatava aja jooksul edastanud kavandatud teadet ning oletatakse, et on tekkinud sidehäired.

SERA.14090 Side eriprotseduurid

a) Sõidukite liikumine

Sõidukite (v.a puksitraktorid) liikumise kohta manööverdusalal kasutatakse samu väljendeid, mis õhusõidukite liikumise kohta, välja arvatud seoses ruleerimisega, kus sõidukite puhul asendatakse sõna „SUUNDU“ („PROCEED“) sõnaga „RULEERI“ („TAXI“).

b) Lennuliikluse nõustamisteenus

Lennuliikluse nõustamisteenus ei väljasta lube, vaid annab nõu ning õhusõiduki meeskonnale marsruuti või toimingut välja pakkudes peab teenuseosutaja kasutama sõna „soovitav“.

c) Raske keerisjälje kategooria

- 1) Raske keerisjälje kategooriasse liigitatud õhusõiduki puhul lisatakse kõnealuse õhusõiduki meeskonna ja ATS-üksuse vahelise raadiotelefonside esmasel loomisel õhusõiduki kutsungile sõna „raske“ („heavy“).
- 2) Sellise konkreetse õhusõiduki puhul, mille pädev asutus on määratlenud raske keerisjälje kategooriasse kuuluva õhusõidukina, lisatakse õhusõiduki meeskonna ja ATS-üksuse vahelise raadiotelefonside esmasel loomisel õhusõiduki kutsungi järele sõna „super“.

d) Ilmastikust põhjustatud ümbersuunamisega seotud protseduurid

ATC-üksusega sidet alustades võib piloot taotleda kiirvastust, edastades teate „VAJALIK ILMASTIKUST PÕHJUSTATUD ÜMBERSUUNAMINE“ („WEATHER DEVIATION REQUIRED“), millega nõutakse eesõigust sageduse kasutamiseks ja ATC-üksuselt vastuse saamiseks. Vajaduse korral alustab piloot sidet kiirteatega „PAN PAN“ (mida eelistatavalt öeldakse kolm korda).

SERA.14095 Raadiotelefonside protseduurid häda- ja sundolukorras

a) Üldnõuded

- 1) Häda- ja sundolukorra raadiotelefonside hõlmab kõiki vastavalt kas häda- või sundolukorraga seotud raadiotelefonside teateid. Häda- ja sundolukorra tingimused on määratletud järgmiselt:
 - i) *hädaolukord*: olukord, kus on olemas tõsine ja vahetu oht õhusõidukile ja selle pardal viibivatele inimestele ning on vajadus saada vahetut abi;
 - ii) *sundolukord*: olukord, mis on seotud õhusõiduki või muu liiklusvahendi, neis viibivate või muus paigas märgatud inimeste ohutusega, kuid mis ei nõua vahetuid abistamismeetmeid.
- 2) Hädaolukorraga seotud raadiotelefonside alustamisel kasutatakse hädaolukorra signaali „MAYDAY“ ning sundolukorraga seotud side alustamisel sundolukorra signaali „PAN PAN“. Häda- ja sundolukorraga seotud edaspidise side alguses on lubatud kasutada raadiotelefonside hädaolukorra ja sundolukorra signaali.
- 3) Häda- või sundolukorras olevatele õhusõidukitele edastatavad teated peavad olema arvult, mahult ja sisult võimalikult piiratud, pidades silmas hetkeolukorda.

- 4) Kui ATS-üksuselt, millele õhusõiduki meeskond teatab häda- või sundolukorrast, vastust ei saada, peavad abi osutama teised ATS-üksused vastavalt alapunkti b alapunktile 2 ja alapunkti b alapunktile 3.
 - 5) Häda- või sundolukorra raadiotelefonisid tuleb tavaliselt säilitada sagedusel, millel on edastatud häda- või sundolukorra teade senikaua, kuni parema abi saamiseks on otstarbekas minna üle teisele sagedusele.
 - 6) Häda- ja sundolukorra side puhul kehtib üldine nõue, et teated tuleb edastada aeglaselt ja iga sõna selgelt hääldades, et hõlbustada teate üleskirjutamist.
- b) Raadiotelefonide hädaolukorras
- 1) Hädaolukorras õhusõiduki tegevus

Lisaks sellele, et enne hädaolukorra teadet edastatakse alapunkti a alapunkti 2 kohane raadiotelefonide hädaolukorra märguanne MAYDAY, mida eelistatavalt öeldakse kolm korda, peab hädaolukorrast teatanud õhusõiduki meeskonna edastatud hädaolukorrasteade vastama järgmistele nõuetele:

 - i) teade tuleb saata õhk-maa-raadioside sagedusel, mida hetkel kasutatakse;
 - ii) see peab sisaldama vastavalt vajadusele võimalikult palju alljärgnevaid elemente, mis esitatakse selgesti hääldatuna ja võimaluse korral allpool esitatud järjestuses:
 - A) kutsutava ATS-üksuse kutsung (kui aeg ja asjaolud seda võimaldavad);
 - B) õhusõiduki tunnus;
 - C) hädaolukorra laad;
 - D) õhusõiduki kapteni tegutsemisotsus;
 - E) täpne asukoht, lennutasand ja kurss.
 - 2) Sellise ATS-üksuse tegevus, kellele hädaolukorra märguanne on adresseeritud või kes esimesena kinnitab hädaolukorra märguande vastuvõttu

ATS-üksus, kellele hädaolukorda sattunud õhusõiduk on adresseerinud hädaolukorra märguande või kes esimesena kinnitab hädaolukorra märguande vastuvõttu, peab tegema järgmist:

 - i) viivitamata teatama hädaolukorra märguande vastuvõtmisest;
 - ii) pidama hädaolukorras õhusõidukiga sidet või andma sellekohase vastutuse konkreetselt ja selgelt üle mõnele teisele üksusele ning teavitama üleandmisest asjaomast õhusõidukit ja
 - iii) võtma viivitamata meetmeid selle tagamiseks, et kogu vajalik teave tehakse võimalikult kiiresti kättesaadavaks:
 - A) asjaomasele ATS-üksusele;
 - B) asjaomase õhusõiduki käitajale või selle esindajale varem kokkulepitud korra kohaselt;
 - iv) hoiatama vastavalt vajadusele teisi ATS-üksusi, et vältida liiklusteade edastamist hädaolukorras õhusõidukiga peetava side sagedusel.
 - 3) Raadiovaikuse kehtestamine
 - i) Hädaolukorras õhusõidukil või hädaolukorras õhusõidukiga raadiosidet pidaval ATS-üksusel on õigus nõuda raadiovaikust kas kõikidelt asjaomases piirkonnas asuvatelt mobiilsidejaamadelt või jaamalt, mis sekkub raadiosidesse hädaolukorras. Hädaolukorras õhusõiduk või hädaolukorras õhusõidukiga raadiosidet pidav ATS-üksus edastab asjaomase teate vastavalt vajadusele kas kõikidele raadiojaamadele või ainult ühele jaamale. Mõlemal juhul kasutab ta järgmist kutset:
 - A) „LÖPETAGE TEATEEDASTUSED“ („STOP TRANSMITTING“);
 - B) hädaolukorra raadioside märguanne „MAYDAY“.

- ii) Punkti b alapunkti 3 alapunktis i nimetatud märguandeid võivad kasutada vaid hädaolukorras olev õhusõiduk ja hädaolukorra raadiosidet pidav ATS-üksus.
- 4) Teiste ATS-üksuste/õhusõidukite tegevus
- i) Hädaolukorra sidel on eesõigus kogu muu raadioside suhtes ning hädaolukorra sidest teadlik jaam võib antud sagedusel töötada vaid järgmistel juhtudel:
- A) hädaolukord on tühistatud või hädaolukorra raadioside on lõppenud;
- B) hädaolukorra raadioside on üle viidud teisele sagedusele;
- C) hädaolukorra sidet pidav ATS-üksus annab selleks loa;
- D) see võib antud olukorras osutada vajalikuks.
- ii) Hädaolukorra raadiosidest teadlik ATS-üksus või õhusõiduk, mis ise ei saa hädaolukorras õhusõidukile abi osutada, peab olema kuuldel, kuni abi saamine on selgunud.
- 5) Hädaolukorra side ja raadiovaikuse lõpetamine
- i) Kui õhusõiduk ei ole enam hädaolukorras, peab ta edastama teate, mis tühistab hädaolukorra.
- ii) Kui hädaolukorra sidet pidav ATS-üksus saab teate, et hädaolukord on lõppenud, peab ta rakendama vahetuid meetmeid selle tagamiseks, et kõnealune teade edastatakse võimalikult kiiresti:
- A) asjaomasele ATS-üksusele;
- B) asjaomase õhusõiduki käitajale või selle esindajale varem kokkulepitud korra kohaselt.
- iii) Hädaolukorra side ja raadiovaikuse lõpetamiseks edastatakse sagedusel (või sagedustel), millel hädaolukorra sidet peeti, teade, mis sisaldab väljendit: „HÄDAOLUKORRA SIDE ON LÕPPENUD“ („DISTRESS TRAFFIC ENDED“). Selle teate võib edastada vaid hädaolukorra sidet pidanud ATS-üksus, kui ta on saanud alapunkti b alapunkti 5 alapunktis i märgitud teate või kui pädev asutus on teda selleks volitanud.
- c) Raadiotelefonside sundolukorras
- 1) Sundolukorrast teatanud õhusõiduki tegevus, v.a alapunkti c alapunktis 4 osutatud juhud
- Lisaks sellele, et enne sundolukorra teadet edastatakse alapunkti a alapunkti 2 kohane raadiotelefonside kiirteate märguanne „PAN PAN“, mida eelistatavalt öeldakse kolm korda, kusjuures iga sõna hääldatakse nii nagu prantsuskeelset sõna „*panne*“, peab sundolukorrast teatanud õhusõiduki meeskonna edastatud sundolukorra teade vastama järgmistele nõuetele:
- i) teade tuleb saata õhk-maa-raadioside sagedusel, mida hetkel kasutatakse;
- ii) teade peab sisaldama vastavalt vajadusele võimalikult palju alljärgnevaid elemente, mis esitatakse selgesti hääldatuna ja võimaluse korral allpool esitatud järjestuses:
- A) ATS-üksuse nimi, kellele teade on adresseeritud;
- B) õhusõiduki tunnus;
- C) sundolukorra kirjeldus;
- D) õhusõiduki kapteni tegutsemisotsus;
- E) täpne asukoht, lennutasand ja kurss;
- F) muu vajalik teave.

- 2) Sellise ATS-üksuse tegevus, kellele sundolukorra teade on adresseeritud või kes esimesena kinnitab sundolukorra teate vastuvõttu

ATS-üksus, kellele sundolukorrast teatanud õhusõiduk teate on adresseerinud või kes esimesena kinnitab sundolukorra teate vastuvõttu, peab tegema järgmist:

- i) kinnitama sundolukorra teate vastuvõttu;
- ii) võtma viivitamata meetmeid selle tagamiseks, et kogu vajalik teave tehakse võimalikult kiiresti kättesaadavaks:
 - A) asjaomasele ATS-üksusele;
 - B) asjaomase õhusõiduki käitajale või selle esindajale varem kokkulepitud korra kohaselt;
- iii) vajaduse korral pidama sidet.

- 3) Teiste ATS-üksuste/õhusõidukite tegevus

Sundolukorra sidel on eesõigus muu raadioside suhtes, välja arvatud hädaolukorra side, ning kõik teised ATS-üksused/õhusõidukid peavad vältima sellesse sekkumist.

- 4) Meditsiinilist vedu teostava õhusõiduki tegevus

- i) Alapunkti c alapunkti 4 alapunktis ii kirjeldatud märguanne näitab, et sellele järgnev teade on seotud 1949. aasta Genfi konventsioonide ja lisaprotokollide kohast meditsiinilist vedu teostava õhusõidukiga.
- ii) Meditsiinilist vedu teostavast õhusõidukist teatamiseks ja selle äratundmiseks peab kiirteate märguandele „PAN PAN“, mida eelistatavalt öeldakse kolm korda, kusjuures iga sõna hääldatakse nii nagu prantsuskeelset sõna „*panne*“, järgnema meditsiinilist vedu tähistav märguanne „MEDICAL“, mida hääldatakse nii, nagu prantsuskeelset sõna „*médical*“. Eespool kirjeldatud märguande kasutamine näitab, et järgnev teade on seotud kaitsealuse meditsiinilise veoga.

Teade peab sisaldama järgmisi andmeid:

- A) meditsiinilist vedu teostava õhusõiduki kutsung või muu õhusõiduki identifitseerimist võimaldav tunnustatud teave;
- B) meditsiinilist vedu teostava õhusõiduki asukoht;
- C) meditsiinilist vedu teostavate õhusõidukite arv ja tüüp;
- D) kavandatud marsruut;
- E) vajaduse korral arvestuslik stardi-, lennu- ja saabumisaeg ning
- F) muu teave, nagu lennukõrgus, kuuldeloleku sagedused, kasutatav keel ning sekundaarseireradari režiimid ja koodid.

- 5) Sellise ATS-üksuse tegevus, kellele meditsiinilise veo teade

Meditsiinilise veo teate vastu võtnud ATS-üksus kohaldab vastavalt vajadusele alapunkti c alapunktide 2 ja 3 sätteid.“;

- 26) 1. liidet muudetakse järgmiselt:

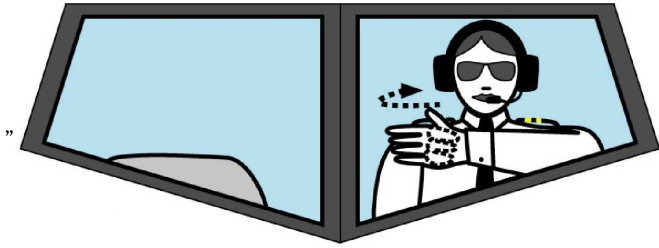
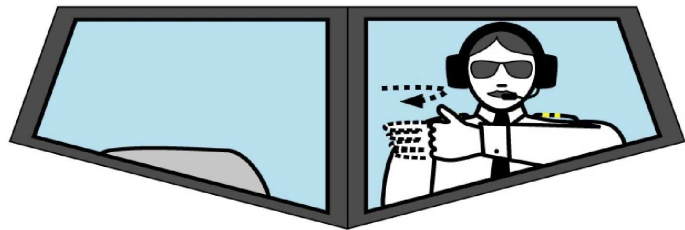
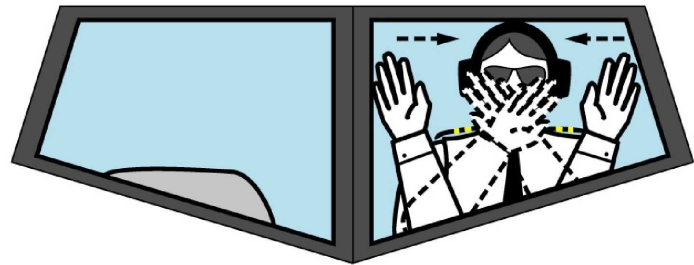

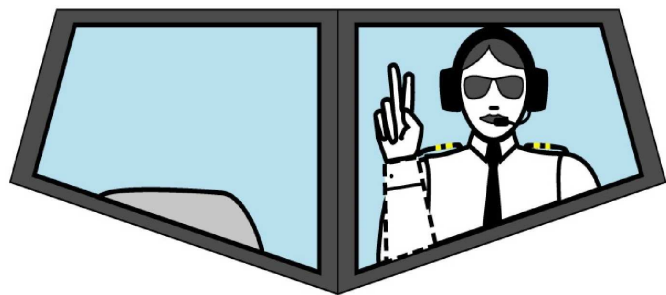
- a) alapunkt 1.1.2 asendatakse järgmisega:

„1.1.2. Häda- ja sundolukorra märguannete telekommunikatsiooniseadmete kaudu edastamise protseduurid peavad olema kooskõlas 14. jaotisega.“;

b) alapunkti 3.2.4.1 tekst asendatakse järgmisega:

„3.2.4.1. Radadele ja nende osadele rõhtsalt asetatud valged jooned ning rüleerimisteedele või nende osadele rõhtsalt asetatud kollased jooned (joonis A1-6) tähendavad, et nendega märgistatud manööverdusala osa on õhusõidukitele kasutamiseks kõlbmatu.“;

c) alapunktid 4.2.1.1, 4.2.1.2 ja 4.2.1.3 asendatakse järgmisega:

	<p>a) Pidurid peal: käsivars tõstetakse horisontaalselt näo kõrgusele, sõrmed on harali; seejärel pigistatakse käsi rusikasse.</p>
	<p>b) Vabastage pidurid: käsivars tõstetakse rõhtsalt näo kõrgusele, käsi on rusikas, seejärel aetakse sõrmed harali.</p>
	<p>c) Paigaldage seisuklotsid: käed on ette sirutatud, peopesad väljapoole, seejärel pannakse käed näo kõrgusel risti.</p>
	<p>d) Eemaldage seisuklotsid: käed on näo kõrgusel risti, peopesad väljapoole, seejärel sirutatakse käed laiali.</p>
	<p>e) Valmis käivitama mootorit/mootoreid Ühe käe tõstetud sõrmede arv näitab käivitatava mootori numbrit.“;</p>

27) 2. liite alapunkt 5.1.3 asendatakse järgmisega:

„5.1.3. Enne õhupalli lähetamist alapunkti 5.1.2 kohaselt edastatavate andmete muudatused tuleb saata ATS-üksusele hiljemalt kuus tundi enne arvestuslikku lähetamisaega. 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.“;

28) 4. liite tabelit muudetakse järgmiselt:

a) veeru „Osutatav teenus“ C klassi VFR-lende käsitlevas lahtris asendatakse punkt 2 järgmisega:

„2. Lennujuhtimisteenus, VFR/VFR-liiklusinfo (ja nõudmise korral soovitud liiklusohu vältimiseks)“;

b) veeru „Osutatav teenus“ D klassi VFR-lende käsitlevas lahtris paiknev tekst asendatakse järgmisega:

„Lennujuhtimisteenus, IFR/VFR- ja VFR/VFR-liiklusinfo (ja nõudmise korral soovitud liiklusohu vältimiseks)“;

29) 5. liide asendatakse järgmisega:

„5. liide

Õhusõidukilt tehtavate ilmavaatluste ja kõneside vahendusel tehtavate ettekannete tehnilised nõuded

A. ETTEKANDE KOOSTAMISE JUHISED

NÄIDISVORM: ERIETTEKANNE ÕHUSÕIDUKI PARDALT (AIREP SPECIAL)

NR	PARAMEETER	EDASTAMINE RAADIOTELEFONSIDES vastavalt vajadusele
—	Teate tüübitunnus — eriettekanne	[AIREP] SPECIAL
1 osa	1	Aircraft identification <i>(õhusõiduki tunnus)</i>
	2	Asukoht ASUKOHT (POSITION) <i>(laius- ja pikkuskraad)</i> KOHAL (OVER) <i>(oluline punkt)</i> TRAAVERSIL (ABEAM) <i>(oluline punkt)</i> <i>(oluline punkt) (suund) (kaugus)</i>
	3	Aeg <i>(aeg)</i>
	4	Lennutasand LENNUTASAND (FLIGHT LEVEL) <i>(number)</i> või <i>(number)</i> MEETRITES või JALGADES TÕUSTES LENNUTASANDILE (CLIMBING TO FLIGHT LEVEL) <i>(number)</i> või <i>(number)</i> MEETRITES või JALGADES LASKUDES LENNUTASANDILE (DESCENDING TO FLIGHT LEVEL) <i>(number)</i> või <i>(number)</i> MEETRITES või JALGADES
	5	Järgmine asukoht ja arvestuslik ülennuaeg <i>(asukoht) (aeg)</i>
	6	Järgnev oluline punkt <i>(asukoht) JÄRGMINE (NEXT)</i>
2 osa	7	Arvestuslik saabumisaeg <i>(lennuväli) (aeg)</i>
	8	Kütusekogus <i>(lennuväli) (aeg)</i>
3 osa	9	Eriettekande esitamise põhjus: — Mõõdukas turbulentsus MÕÕDUKAS TURBULENTSUS (TURBULENCE MODERATE) — Tugev turbulentsus TUGEVI TURBULENTSUS (TURBULENCE SEVERE) — Mõõdukas jäätumine MÕÕDUKAS JÄÄTUMINE (ICING MODERATE) — Tugev jäätumine TUGEVI JÄÄTUMINE (ICING SEVERE) — Tugev orograafiline turbulents TUGEVI OROGRAAFILINE TURBULENTS (MOUNTAINWAVE SEVERE) — Raheta äikesetorm RAHETA ÄIKESETORM (THUNDERSTORMS) — Rahega äikesetorm RAHEGA ÄIKESETORM (THUNDERSTORMS WITH HAIL) — Tugev tolmu-/liivatorm TUGEVI TOLMU- VÕI LIIVATORM (DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY) — Vulkaanituhapilv VULKAANITUHAPILV (VOLCANIC ASH CLOUD) — Purske- eelne vulkaaniline tegevus või vulkaanipurse PURSKE-EELNE VULKAANILINE TEGEVUS (PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY) või VULKAANIPURSE (VOLCANIC ERUPTION)

1. ÕHUSÕIDUKI PARDALT TEHTAVATE ETTEKANNETE SISU
 - 1.1. **Asukohateated ja õhusõiduki pardalt tehtavad eriettekanded**
 - 1.1.1. Asukohateadete ja õhusõiduki pardalt tehtavate eriettekannete puhul tuleb esitada punkti A kohase näidisvormi 1. osas nõutav teave, samas võib punktid 5 ja 6 ka täitmata jätta. 2. osas nõutav teave (kas täielik või osaline) tuleb lisada vaid juhul, kui seda nõuab käitaja või käitaja määratud esindaja või kui õhusõiduki kapten peab seda vajalikuks. 3. osas nõutav teave lisatakse õhusõiduki pardalt tehtavatele eriettekannetele.
 - 1.1.2. Eriettekande esitamise põhjus, mis tuleb valida punkti SERA.12005 alapunktis a esitatud loetelust.
 - 1.1.3. Kui õhusõiduki pardalt tehtav eriettekanne sisaldab teavet vulkaanilise tegevuse kohta, tuleb punkti B kohast vulkaanilisest tegevusest teatamise näidisvormi (VAR-vormi) kasutades koostada lennujärgne ettekanne. Kõik avastatud elemendid tuleb üles märkida ja kanda VAR-vormi asjakohastesse lahtritesse.
 - 1.1.4. Õhusõiduki pardalt tehtavad eriettekanded esitatakse võimalikult kiiresti pärast eriettekande koostamist nõudva nähtuse avastamist.
 2. ETTEKANDE KOOSTAMISE ÜSIKASJALIKUD JUHISED
 - 2.1. Ettekande punktid esitatakse eriettekande näidisvormil (AIREP SPECIAL) loetletud järjekorras.
 - TEATE TÜÜBITUNNUS Õhusõiduki pardalt tehtavate eriettekannete puhul lisada märged „ERIEETKANNE“ („SPECIAL“).

1. osa

Punkt 1 — ÕHUSÕIDUKI TUNNUS. Edastada raadiotelefonside kutsung vastavalt punktile SERA.14050.

Punkt 2 — ASUKOHT. Teatada asukoha laiuskraad (kraadid kahe numbriga või kraadid ja minutid nelja numbriga, millele lisatakse „põhjalaius“ või „lõunalaius“ ja pikkuskraad (kraadid kolme numbriga või kraadid ja minutid viie numbriga, millele lisatakse „idapikkus“ või „läänepikkus“, või olulise punktina, mis määratakse kindlaks kodeeritud tähisega (kaks kuni viis tähemärki), või olulise punktina, millele lisatakse magnetpeiling (kolm tähemärki) ning kaugus punktist meremiilides. Vajaduse korral edastada enne olulist punkti teade „TRAAVERSIL“ („ABEAM“).

Punkt 3 — AEG. Teatada koordineeritud maailmaaeg (UTC) tundides ja minutites (neli numbrit), välja arvatud juhul, kui piirkondlike lennunduslepingute kohaselt tuleb aeg märkida minutites pärast täistundi (kaks numbrit). Teatatud aeg peab väljendama aega, mil õhusõiduk punkti läbis, mitte aga ettekande alustamise või edastamise aega. Õhusõiduki pardalt tehtava eriettekande puhul tuleb alati kasutada koordineeritud maailmaaega (UTC) tundides ja minutites.

Punkt 4 — LENNUTASAND VÕI KÕRGUS MEREPIINAST. Kõrgusemõõturi standardseade korral väljendatakse lennutasandit kolme numbriga. QNH-seade korral edastatakse kõrgus meetrites, millele lisatakse „MEETRIT“ („METRES“) või jalgades, millele lisatakse „JALGA“ („FEET“). Märkida „TÕUSTES“ („CLIMBING“) (lisada lennutasand), kui õhusõiduk tõuseb pärast olulise punkti läbimist uuele lennutasandile, või „LASKUDES“ („DESCENDING“) (lisada lennutasand), kui õhusõiduk laskub pärast olulise punkti läbimist uuele lennutasandile.

Punkt 5 – JÄRGMINE ASUKOHT JA ARVESTUSLIK ÜLELENNUAEG. Teatada järgmine ettekandepunkt ja sellest ülelennu arvestuslik aeg, või teatada vastavalt kehtivatele ettekandeprotseduuridele arvestuslik asukoht, kuhu kavatakse jõuda ühe tunni pärast. Asukoha teatamise korral tuleb järgida punktis 2 kindlaksmääratud andmenõudeid. Teatada kõnealuselt asukohast ülelennu arvestuslik aeg. Teatada koordineeritud maailmaaeg (UTC) tundides ja minutites (neli numbrit), välja arvatud juhul, kui piirkondlike lennunduslepingute kohaselt tuleb aega edastada minutites pärast täistundi (kaks numbrit).

Punkt 6 — JÄRGNEV OLULINE PUNKT. Teatada järgmine asukoht ja arvestuslik ülelennuaeg.

2. osa

Punkt 7 — ARVESTUSLIK SAABUMISAEG. Teatada esimene lennuväli, kus kavatakse maanduda, ja lisada kõnealusele lennuväljale saabumise arvestuslik aeg koordineeritud maailmaaega (UTC) tundides ja minutites (neli numbrit).

Punkt 8 — KÜTUSEKOGUS. Teatada „KÜTUSEKOGUS“ („ENDURANCE“), millele lisatakse ajavahemik tundides ja minutites (neli numbrit), mille vältel õhusõiduk olemasoleva kütusekogusega õhus võib püsida.

3. osa

Punkt 9 — ERIETTEKANDE ESITAMISE PÕHJUS. Edastage üks järgmistest avastatud või vaadeldud nähtustest:

— mõõdukas turbulents („TURBULENCE MODERATE“) ja

— tugev turbulents („TURBULENCE SEVERE“);

kohaldatakse järgmisi tehnilisi nõudeid:

— omõõdukas turbulents – tingimused, kus õhusõiduki asend ja/või kõrgus võib mõõdukalt muutuda, kuid õhusõiduk on pidevalt lennujuhtide kontrolli all. Üldjuhul esineb õhkkiiruse väiksemaid kõikumisi. Kiirendusmõõduri näit õhusõiduki raskuskeskmes on 0,5 g – 1,0 g. Kõndimine on raskendatud. Reisijad tunnevad turvavöö survet. Lahtised esemed muudavad asendit;

— tugev turbulents – tingimused, kus õhusõiduki asend ja/või kõrgus võivad järsult muutuda; õhusõiduk võib lühikeseks ajaks väljuda lennujuhtide kontrolli alt. Üldjuhul esineb õhkkiiruse suuri kõikumisi. Kiirendusmõõduri näit õhusõiduki raskuskeskmes on suurem kui 1,0 g. Turvavööd avaldavad reisijatele tugevat survet. Lahtised esemed paiskuvad kohalt;

— mõõdukas jäätumine „MÕÕDUKAS JÄÄTUMINE“ („ICING MODERATE“), tugev jäätumine „TUGEV JÄÄTUMINE“ („ICING SEVERE“).

Kohaldatakse järgmisi tehnilisi nõudeid:

— omõõdukas jäätumine – tingimus, mille korral kursi ja/või kõrguse muutumist võib pidada soovitavaks;

— otugev jäätumine – tingimus, milles korral kursi ja/või kõrguse muutumist peetakse vajalikuks;

— tugev orograafiline turbulents „TUGEV OROGRAAFILINE TURBULENCS“ („MOUNTAIN WAVE SEVERE“);

Kohaldatakse järgmisi tehnilisi nõudeid:

— tugev orograafiline turbulents – tingimus, mille korral laskuva õhuvoolu tugevus on 3,0 m/s (600 jalga minutis) või rohkem ja/või tekib tugev turbulents;

— äikesetorm raheta „ÄIKESETORM“ („THUNDERSTORM“), äikesetorm rahega „RAHEGA ÄIKESETORM“ („THUNDERSTORM WITH HAIL“).

Kohaldatakse järgmisi tehnilisi nõudeid:

teatada tuleb ainult äikesetormist, mis on

— ehämardunud või

— evarjatud või

— elaienenud või

— epagijooneline;

— tugev tolmu- või liivatorm „TUGEV TOLMUTORM“ („DUSTSTORM HEAVY“) või „TUGEV LIIVATORM“ („SANDSTORM HEAVY“);

— vulkaanituhapilv „VULKAANILISE TUHA PILV“ („VOLCANIC ASH CLOUD“);

— purske-eelne vulkaaniline tegevus „PURSKE-EELNE VULKAANILINE TEGEVUS“ („PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY“) või vulkaanipurse „VULKAANIPURSE“ („VOLCANIC ERUPTION“).

Kohaldatakse järgmisi tehnilisi nõudeid:

„purske-eelne vulkaaniline tegevus“ tähendab selles kontekstis ebaharilikku vulkaanilist tegevust või selle tugevnemist, mis võib lõppeda vulkaanipurskega.

- 2.2. Vulkaanilist tegevust käsitlevas täidetud aruandevormis (VAR-vorm) esitatud teavet ei edastata raadiotelefonside kaudu, vaid kohe pärast lennu saabumist lennuväljale saadab õhusõiduki käitaja või lennumeeskonna liige selle asjaomase lennuvälja meteoroloogiatalitusele. Kui see talitus ei ole saabuvate lendude meeskonnaliikmetele hõlpsasti juurdepääsetav, menetletakse täidetud vormi vastavalt meteoroloogia-teenuste (MET-teenuste) ja ATS-teenuste osutajate ning õhusõiduki käitaja vahel sõlmitud kohalikele kokkulepetele.

3. METEOROLOOGIATEABE EDASTAMINE KÕNESIDE VAHENDUSEL

ATS-üksused edastavad õhusõiduki pardalt tehtud eriettekanded võimalikult kiiresti asjaomasele ilmavaatlusjaamale (MWO). Selleks et tagada õhusõiduki pardalt tehtud eriettekannete ja maapealsete automaatsüsteemide kooskõla, tuleb ettekandes sisalduvate elementide edastamisel järgida allpool kirjeldatud andmenõudeid ja järjestust.

— VASTUVÕTJA Teatada kutsutav jaam ja vajaduse korral palve vahendada sõnumit.

— TEATE TÜÜBITUNNUS Teatada, et tegemist on eriettekandega (ARS).

— ÕHUSÕIDUKI TUNNUS Teatada õhusõiduki tunnus vastavalt lennuplaani punktis 7 kindlaksmääratud andmenõudele, edastades käitaja koodi otse õhusõiduki registreerimistunnuse või vajaduse korral õhupalli tunnuse järele.

1. osa

Punkt 0 – ASUKOHT. Edastada asukoha laiuskraad (kraadid kahe numbrita või kraadid ja minutid nelja numbriga, millele lisatakse otse N põhjalaius või S lõunalaius) ja pikkuskraad (kraadid kolme numbriga või kraadid ja minutid viie numbriga, millele lisatakse otse E idapikkus või W läänepikkus) või asukoht olulise punktina, mis määratakse kindlaks kodeeritud tähisega (kaks kuni viis tähemärki), või olulise punktina, millele lisatakse magnetpeiling (kolm tähemärki) ning kaugus punktist meremiilides. Vajaduse korral edastada enne olulist punkti teade „TRAAVERSIL“ („ABEAM“).

Punkt 1 – KELLAAEG. Märkida koordineeritud maailmaaeg (UTC) tundides ja minutites (neli numbrit).

Punkt 2 — LENNUTASAND VÕI KÕRGUS MEREPIINAST. Lennutasandi puhul tuleb märkida lennutasand („F“), millele lisatakse kolm numbrit (nt „F310“) Kui kõrgus edastatakse meetrites, tuleb numbritele lisada „M“ („meetrit“), kui jalgades, tuleb lisada „FT“ („jalga“). Kui õhusõiduk tõuseb, märkida „TÕUSUL“ („ASC“) (lennutasand); kui õhusõiduk laskub, märkida „LASKUMISEL“ („DES“) (lennutasand).

2. osa

Punkt 9 — ERIETTEKANDE ESITAMISE PÕHJUS. Märkige asjakohase nähtuse kohta järgmist:

— mõõdukas turbulents („TURB MOD“);

— tugev turbulents („TURB SEV“);

— mõõdukas jäätumine („ICE MOD“);

— tugev jäätumine („ICE SEV“);

— tugev orograafiline turbulents („MTW SEV“);

— raheta äikesetorm („TS“);

— rahega äikesetorm („TSGR“);

— tugev tolmu- või liivatorm („HVY SS“);

— vulkaanituhapilv („VA CLD“);

— purske-eelne vulkaaniline tegevus või vulkaanipurse („VA“);

- rahe („GR“);
- rüncsjupilved („CB“).

SAATMISE KELLAAEG. Märkida ainult 3. osa edastamise korral.

4. TUULENIHKE JA VULKAANILISE TUHAGA SEOTUD ETTEKANNETE ERISÄTTED

4.1. Tuulenihest teatamine

- 4.1.1. Lennu stardijärgse tõusu ja lähenemise etapil õhusõidukist tehtud tuulenihevaatlustest teatamisel tuleb lisada õhusõiduki tüüp.
- 4.1.2. Kui stardijärgse tõusu ja lähenemise etapi kohta tehti tuulenihe ettekanne või ilmaennustus, 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.

4.2. Lennujärgne teavitamine vulkaanilisest tegevusest

- 4.2.1. Kohe pärast lennu saabumist lennuväljale saadab õhusõiduki käitaja või lennumeeskonna liige lennuvälja meteoroloogiatalitusele täidetud ettekandevormi, milles käsitletakse vulkaanilist tegevust, või juhul, kui see talitus ei ole saabuvate lendude meeskonnaliikmetele hõlpsasti juurdepääsetav, menetletakse täidetud vormi vastavalt meteoroloogiateenuste ja (MET-teenuste) ATS-teenuse osutajate ning õhusõiduki käitaja vahel sõlmitud kohalikele kokkulepetele.
- 4.2.2. Lennuvälja meteoroloogiatalitusele esitatud täidetud ettekandevorm, milles käsitletakse vulkaanilist tegevust, saadetakse viivitamata ilmavaatlusjaamale, kes vastutab ilmavaatluse eest lennuinfopiirkonnas, kus täheldati vulkaanilist aktiivsust.

B. VULKAANILIST TEGEVUST KÄSITLEVA ERIETTEKANDE VORM (VAR-VORM)

Vulkaanilist tegevust käsitleva eriettekande vorm (MODEL VAR): kasutatakse lennujärgse ettekande koostamiseks

ETTEKANNE VULKAANILISE TEGEVUSE KOHTA

Ettekanded õhusõiduki pardalt on vulkaanituhapilvede poolt lennuliiklusele põhjustatud ohtude hindamiseks väga olulised

KÄITAJA:			ÕHUSÕIDUKI TUNNUS (vastavalt lennuplaanile)		
ÕHUSÕIDUKI KAPTEN:					
VÄLJUMISKOHT:	KUUPÄEV:	AEG; UTC:	SAABUMISKOHT:	KUUPÄEV:	AEG; UTC:
ADRESSAAT			ERIEETTEKANNE ÕHUSÕIDUKI PARDALT (AIREP SPECIAL)		
Punktid 1–8 tuleb viivitamata edastada teiega raadiotelefonisidet pidavale ATS-üksusele					
1) ÕHUSÕIDUKI TUNNUS			2) ASUKOHT		
3) AEG			4) LENNUTASAND VÕI KÕRGUS		
5) VULKAANILINE TEGEVUS AVASTATUD (asukoht või peiling, tuhapilve hinnanguline kõrgus ja tuhapilve kaugus õhusõidukist)					
6) ÕHUTEMPERatuur			7) TUUUL ANTUD PUNKTIS		
8) TÄIENDAV TEAVE			Muu _____		
SO ₂ OLEMASOLU	jah <input type="checkbox"/>	ei <input type="checkbox"/>			
Tuha olemasolu	jah <input type="checkbox"/>	ei <input type="checkbox"/>	(vulkaanilise tegevuse lühikirjeldus, eelkõige tuhapilve pikkus ja laius ning võimaluse korral pilve horisontaalne liikumissuund, selle suurenemise kiirus.)		
Pärast maandumist täitke punktid 1–16 ja saatke vorm järgmisel faksinumbri (faksinumbri annab meteoroloogiaamet vastavalt piirkondlikule meteoroloogiaameti ja asjaomase käitaja vahel sõlmitud kokkuleppele)					
9) TUHAPILVE TIHEDUS	<input type="checkbox"/> (a) Hõre	<input type="checkbox"/> (b) Keskmise tihedusega	<input type="checkbox"/> (c) Väga tihe		
10) TUHAPILVE VÄRV	<input type="checkbox"/> (a) Valge	<input type="checkbox"/> (b) Helehall	<input type="checkbox"/> (c) Tumehall		
	<input type="checkbox"/> (d) must	<input type="checkbox"/> (e) muu _____			
11) PURSE	<input type="checkbox"/> (a) pidev	<input type="checkbox"/> (b) vahelduv	<input type="checkbox"/> (c) ei ole nähtav		
12) TEGEVUSKOHT	<input type="checkbox"/> (a) mäetipp	<input type="checkbox"/> (b) mäekülg	<input type="checkbox"/> (c) ühekordne		
	<input type="checkbox"/> (d) mitmekordne	<input type="checkbox"/> (e) ei olnud vaadeldav			
13) PURSKE MUUD ISEÄRASUSED	<input type="checkbox"/> (a) välk	<input type="checkbox"/> (b) kuma	<input type="checkbox"/> (c) suured kivitükid		
	<input type="checkbox"/> (d) tuhasade	<input type="checkbox"/> (e) seenekujuline pilv	<input type="checkbox"/> (f) kõik		
14) MÕJU ÕHUSÕIDUKILE	<input type="checkbox"/> (a) side	<input type="checkbox"/> (b) navigatsiooni-süsteemid	<input type="checkbox"/> (c) mootorid		
	<input type="checkbox"/> (d) Pitot' staatika	<input type="checkbox"/> (e) tuuleklaas	<input type="checkbox"/> (f) aknad		
15) MUU MÕJU	<input type="checkbox"/> (a) turbulents	<input type="checkbox"/> (b) püha Elmo tuli	<input type="checkbox"/> (c) muu suits		
16) MUU TEAVE (Abiks on igasugune teave.);					

30) lisa täiendust muudetakse järgmiselt:

a) ICAO konventsiooni 2. lisa käsitlevat tabelit muudetakse järgmiselt:

i) pealkiri asendatakse järgmisega:

„ICAO konventsiooni 2. lisa

Erinevused käesoleva määruse ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 2. lisa sätetatud rahvusvaheliste standardite muudatuste vahel“;

ii) erinevust A2-04 käsitlevad lahtrid asendatakse järgmisega:

„Erinevus A2-04	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk 3.3.1.2.	<p>ICAO konventsiooni 2. lisa punkt 3.3.1.2 asendatakse rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.4001 alapunktiga b. Erinevused kõnealuse ICAO standardi ja kõnealuse ELi määruse vahel on järgmised:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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: <ul style="list-style-type: none"> „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 kõnealuse ELi määruse punkti SERA.4001 alapunkti b alapunktile 6 lisatud järgmine täiendav nõue: <ul style="list-style-type: none"> „6) kõik lennud, mida kavatakse kasutada öösel, juhul kui need suunduvad lennuväljast kaugemale.“;

b) erinevust A2-06 käsitlevad lahtrid jäetakse välja;

c) ICAO 2. lisa käsitleva tabeli järele lisatakse ICAO 3. lisale ja 10. lisale osutavad tabelid:

„ICAO konventsiooni 3. lisa

Erinevused käesoleva määruse ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 3. lisa sätetatud rahvusvaheliste standardite muudatuste vahel

Erinevus A3-01	
ICAO konventsiooni 3. lisa 5. peatükk	<p>Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktis SERA.12005 on sätestatud järgmine:</p> <ul style="list-style-type: none"> b) Pädevad asutused määravad vajaduse korral kindlaks muud tingimused, mille avastamisest või vaatlemisest kõik õhusõidukid peavad teatama.

ICAO konventsiooni 10. lisa

Erinevused käesoleva määruse ja rahvusvahelise tsiviilennunduse konventsiooni 10. lisa sätetatud rahvusvaheliste standardite muudatuste vahel

Erinevus A10-01	
ICAO konventsiooni 10. lisa II köide 5. peatükk 5.2.1.4.1.	<p>ICAO konventsiooni 10. lisa II köite peatükk 5.2.1.4.1. võetakse üle rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktiga SERA.14035 teatavate erinevustega. Erinevused asjaomase ICAO standardi ja kõnealuse ELi määruse vahel on järgmised:</p> <p>SERA.14035 Numbrite edastamine raadiotelefonides</p> <p>a) Numbrite edastamine</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Õhusõiduki kutsungi, kursi, raja, tuulesuuna ja kiirusega seotud numbrite edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval. <ol style="list-style-type: none"> i) Lennutasandi puhul edastatakse kõik numbrid ükshaaval, <u>välja arvatud juhul, kui lennutasandit käsitlev teave koosneb täissajalistest.</u> ii) Kõrgusemõõduri näidu edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, <u>välja arvatud näidu 1 000 hPa korral, mis loetakse „ÜKS TUHAT“ („ONE THOUSAND“).</u> iii) Transpondri koodi edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, <u>välja arvatud juhul, kui transpondri kood koosneb vaid täistuhandetest; sel juhul loetakse tuhandeliste number ja lisatakse sõna „TUHAT“ („THOUSAND“).</u> 2) Muu kui alapunkti a alapunktis 1 kirjeldatud teabe edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui number koosneb vaid täissadadest ja -tuhandetest; sel juhul edastatakse sajaliste või tuhandeliste number ja lisatakse vastavalt vajadusele sõna „SADA“ („HUNDRED“) või „TUHAT“ („THOUSAND“). Tuhandete ja täissadade kombinatsiooni edastamisel loetakse tuhandeliste numbrid ükshaaval ja lisatakse sõna „TUHAT“ („THOUSAND“); seejärel edastatakse sajaliste numbrid ja lisatakse sõna „SADA“ („HUNDRED“). 3) Kui tekib vajadus täpsustada täistuhandetena ja/või -sadadena edastatud numbrit, loetakse asjaomase numbriga edastamisel kõik arvud eraldi. 4) Kui objekti suhtelist peilingut või kokkupõrkeohtu käsitlevat teavet edastatakse 12 tunni sisteemis, loetakse numbrid koos, näiteks „KELL KÜMMET“ („TEN O’CLOCK“) või „KELL ÜKSTEIST“ („ELEVEN O’CLOCK“). 5) Komakohta sisaldavad numbrid edastatakse kooskõlas alapunkti a alapunktiga 1, kusjuures asjakohases järjestuses esinevad komakohad eraldatakse sõnaga „KOMA“ („DECIMAL“). 6) Ülikõrgsagedusega (VHF) raadiotelefonides kasutatakse edastatava kanali identifitseerimiseks kõiki kuut arvulist näitajat, välja arvatud juhul, kui nii viies kui ka kuues arv on null; sel juhul kasutatakse ainult esimest nelja arvu.

Erinevus A10-02	
ICAO konventsiooni 10. lisa II köide 5.peatükk 5.2.1.7.3.2.3	ICAO konventsiooni 10. lisa II köite peatükk 5.2.1.7.3.2.3 võetakse üle rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktiga SERA.14055 teatavate erinevustega. Erinevused asjaomase ICAO standardi ja kõnealuse ELi määruse vahel on järgmised: SERA.14055 Raadiotelefonside protseduurid b) 2) Eespool kirjeldatud kutsungile vastamiseks edastatakse kutsuja jaama kutsung, millele järgneb vastava jaama kutsung, mis tähendab kutset raadioside jätkamiseks kutsuja jaamaga. <u>Kui teateid vahetatakse ühe ATS-üksusega, võib asjaomase ATS-üksuse kutsungi välja jätta, kui pädev asutus on selleks loa andnud.</u> “;

d) ICAO konventsiooni 11. lisa käsitlevat tabelit muudetakse järgmiselt:

i) pealkiri asendatakse järgmisega:

„ICAO konventsiooni 11. lisa

Erinevused käesoleva määruse ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 11. lisa sätestatud rahvusvaheliste standardite muudatuste vahel“;

ii) erinevust A11-06 käsitlevad lahtrid asendatakse järgmisega:

„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 ATC-üksus võib anda loa eri-VFR-lendude käitamiseks lähialas. Välja arvatud juhul, kui pädev asutus annab kopterile loa sellistel erijuhtudel (kuid mitte ainult) nagu lennud arstiabi osutamiseks, otsingu- ja päästelennud ning tuletõrjelennud, tuleb täita järgmised lisatingimused: a) selliseid lende või käitada ainult päeval, kui pädev asutus ei ole andnud luba öiseks lennuks; ⇒ b) piloodi puhul: 1) lend toimub väljaspool pilvi ja maapind on nähtav; 2) nähtav lennul on vähemalt 1 500 m või kopterite puhul vähemalt 800 m; 3) indikaatorikiirus (IAS) on kuni 140 sõlme, et oleks võimalik piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks, ja c) lennujuhtimisüksus ei anna eri-VFR-lennu luba startimiseks ja maandumiseks lähialas asuval lennuväljal ega liitumiseks sellise lennuvälja lennuringiga või sisnemiseks lennuväljalikluse tsooni, kui lennuvälja ilmatingimused on allpool järgmisi miinimumväärtusi: b) lennujuhtimisüksuse (ATC üksuse) puhul: 1) ainult päevasel ajal, kui pädev asutus ei ole andnud luba öiseks lennuks; ⇒ 1) nähtav maal on vähemalt 1 500 m või kopterite puhul vähemalt 800 m; 2) pilvede kõrgus on väiksem kui 180 m (600 jalga).“.