

**PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2016/1185****od 20. srpnja 2016.****o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 u pogledu ažuriranja i dovršenja zajedničkih pravila zračnog prometa i operativnih odredaba u vezi s uslugama i postupcima u zračnoj plovidbi (SERA dio C) te stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 730/2006****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu <sup>(1)</sup>, a posebno njezin članak 4.,uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ <sup>(2)</sup>, a posebno njezin članak 8.b stavak 6.,

budući da:

- (1) člankom 4. Uredbe (EZ) br. 551/2004 od Komisije se zahtijeva donošenje provedbenih pravila o pravilima zračnog prometa i o ujednačenoj primjeni klasifikacije zračnog prostora. Pravila Unije o zračnom prometu sastavljena su u dvije faze. U fazi I. (SERA dio A) Komisija je, uz podršku Eurocontrola, Europske agencije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) i Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva („ICAO”), pripremila prenošenje Priloga 2. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”) u pravo Unije. U fazi II. (SERA dio B) u pravo Unije prenesene su relevantne odredbe iz priloga 3. i 11. Čikaškoj konvenciji. Rezultat je bila Provedbena uredba Komisije (EU) br. 923/2012 <sup>(3)</sup> kojom su ti dijelovi A i B združeni u jedan akt Unije.
- (2) Provedbenu uredbu (EU) br. 923/2012 sad bi trebalo dopuniti unošenjem preostalih relevantnih odredaba ICAO-a, posebno onih utvrđenih Prilogom 10. Čikaškoj konvenciji i dokumentom 4444 (PANS-ATM), u kojima su sadržana pravila u pogledu zračnog prometa i koje još nisu prenesene u pravo Unije.
- (3) Odredbama iz ove Uredbe trebala bi se podržati i dopuniti pravila koja se odnose na pružanje usluga u zračnom prometu iz sveska II. Priloga 10. i iz Priloga 11. Čikaškoj konvenciji, iz dokumenta ICAO-a 4444 (PANS ATM) te zajednički zahtjevi utvrđeni u skladu s člankom 8.b Uredbe (EZ) br. 216/2008 kako bi se osigurala usklađenost pružanja usluga s radnjama pilota i drugih dionika na temelju ove Uredbe.
- (4) Provedbenu uredbu Komisije (EU) br. 923/2012 trebalo bi uskladiti i s uredbama Komisije (EU) br. 965/2012 <sup>(4)</sup> i (EU) br. 139/2014 <sup>(5)</sup> kako bi se osigurao ujednačen pristup uređivanju sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu.

<sup>(1)</sup> SL L 96, 31.3.2004., str. 20.<sup>(2)</sup> SL L 79, 19.3.2008., str. 1.<sup>(3)</sup> Provedbena uredba Komisije (EU) br. 923/2012 od 26. rujna 2012. o utvrđivanju zajedničkih pravila zračnog prometa i operativnih odredaba u vezi s uslugama i postupcima u zračnoj plovidbi te o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 1035/2011 i uredaba (EZ) br. 1265/2007, (EZ) br. 1794/2006, (EZ) br. 730/2006, (EZ) br. 1033/2006 i (EU) br. 255/2010 (SL L 281, 13.10.2012., str. 1.).<sup>(4)</sup> Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).<sup>(5)</sup> Uredba Komisije (EU) br. 139/2014 od 12. veljače 2014. o utvrđivanju zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s aerodromima u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 44, 14.2.2014., str. 1.).

- (5) Iz istog bi razloga, ali i kako bi se korisnicima jasnije predočila primjenjiva pravila, u Provedbenu uredbu (EU) br. 923/2012 trebalo uvrstiti pravila utvrđena Uredbom Komisije (EZ) br. 730/2006 <sup>(1)</sup>.
- (6) Stoga bi Provedbenu uredbu (EU) br. 923/2012 trebalo u skladu s time izmijeniti, a Uredbu (EZ) br. 730/2006 staviti izvan snage.
- (7) Državama članicama, operatorima zrakoplova, pružateljima usluga u zračnoj plovidbi i drugim zainteresiranim stranama trebalo bi osigurati dovoljno dugo prijelazno razdoblje za pravilnu provedbu te Uredbe, što obuhvaća nužnu objavu novih postupaka te osposobljavanje operatora i njome zahvaćenog osoblja. Međutim, odredbe ove Uredbe u kojima se navode hitne izmjene Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 u svjetlu nedavnih izmjena Priloga 2. i 11. Čikaškoj konvenciji ili iskustva iz provedbe Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 trebalo bi primjenjivati već od odgovarajućeg ranijeg datuma, uzimajući u obzir datume objava u okviru sustava uređivanja i nadzora zrakoplovnih informacija AIRAC.
- (8) Mjere predviđene ovom Uredbom temelje se na mišljenju koje je Agencija dala u skladu s člankom 17. stavkom 2. točkom (b) i člankom 19. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008.
- (9) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za jedinstveno nebo, uspostavljenog u skladu s člankom 5. Uredbe (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(2)</sup>,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

#### Članak 1.

Provedbena uredba (EU) br. 923/2012 mijenja se kako slijedi:

1. Članak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Ova se Uredba primjenjuje i na nadležna tijela država članica, pružatelje usluga u zračnoj plovidbi, operatore aerodroma i zemaljsko osoblje uključeno u operacije zrakoplova.”;

(b) dodaje se sljedeći novi stavak 4.:

„4. Ova se Uredba ne primjenjuje na zrakoplove igračke i modele zrakoplova. Međutim, države članice osiguravaju da se uspostave nacionalna pravila kojima se osigurava da se zrakoplovima igračkama i modelima zrakoplova rukuje tako da se na najmanju mjeru svedu opasnosti povezane sa sigurnošću u civilnom zrakoplovstvu, osobama, imovinom i drugim zrakoplovima.”

2. Članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 2. se briše;

(b) točka 25. zamjenjuje se sljedećim:

„25. ‚taksiranje‘ znači kretanje helikoptera/VTOL-a iznad površine aerodroma, obično na zemlji i brzinom na zemlji obično manjom od 37 km/h (20 čvorova);”;

(c) točke 27. i 28. zamjenjuju se sljedećim:

„27. ‚savjetodavna usluga u zračnom prometu‘ znači usluga koja se pruža u zračnom prostoru sa savjetodavnom uslugom kako bi se osiguralo, koliko je to najviše praktično moguće, razdvajanje zrakoplova koji lete prema planovima leta u skladu s pravilima instrumentalnog letenja (IFR);

28. ‚odobrenje kontrole zračnog prometa (ATC)‘ znači dopuštenje zrakoplovu da nastavi let pod određenim uvjetima koje utvrdi jedinica kontrole zračnog prometa;”;

<sup>(1)</sup> Uredba Komisije (EZ) br. 730/2006 od 11. svibnja 2006. o klasifikaciji zračnog prostora i o pristupu u zračni prostor letova koji se obavljaju u skladu s pravilima vizualnog letenja iznad razine leta 195 (SL L 128, 16.5.2006., str. 3.).

<sup>(2)</sup> SL L 96, 31.3.2004., str. 1.

(d) točke 33., 34. i 35. zamjenjuju se sljedećim:

- „33. ‚zračni prostori usluga u zračnom prometu (ATS)‘ znači zračni prostori određenih dimenzija, označeni abecedno, u kojima se mogu obavljati određene vrste letova, za koje su navedene usluge u zračnom prometu i pravila rada;
34. ‚prijavni ured (ARO) operativnih usluga u zračnom prometu (ATS)‘ znači jedinica osnovana radi primanja izvješća namijenjenih pružanju operativnih usluga u zračnom prometu i primanja planova leta prije uzlijetanja;
35. ‚jedinica za usluge u zračnom prometu (ATS)‘ znači opći pojam koji ima više značenja: jedinica kontrole zračnog prometa, centar letnih informacija, aerodromska jedinica za usluge letnih informacija ili ured za izvješćivanje o uslugama u zračnom prometu;”;

(e) umeće se sljedeća točka 34.a:

- „34.a ‚usluga nadzora za usluge u zračnom prometu (ATS)‘ znači usluga koja se pruža izravno putem nadzornog sustava ATS-a;”;

(f) točka 38. zamjenjuje se sljedećim:

- „38. ‚alternativni aerodrom‘ znači aerodrom prema kojem zrakoplov može nastaviti let ako postane nemoguće ili nepreporučljivo da nastavi let ili sleti na predviđeni aerodrom, a na kojem su mu na raspolaganju potrebne usluge i uređaji, na kojem se mogu ispuniti zahtjevi u pogledu performansa zrakoplova te koji u očekivano vrijeme korištenja radi. Alternativni aerodromi uključuju sljedeće:
- (a) alternativni aerodrom za uzlijetanje: alternativni aerodrom na koji bi zrakoplov mogao sletjeti ako to postane potrebno nedugo nakon uzlijetanja, a nije moguće koristiti aerodrom uzlijetanja;
- (b) alternativni aerodrom na ruti: alternativni aerodrom na koji bi zrakoplov mogao sletjeti ako se, dok se nalazi na ruti, pojavi potreba za skretanjem;
- (c) alternativno odredište: alternativni aerodrom na koji bi zrakoplov mogao sletjeti ako postane nemoguće ili nepreporučljivo sletjeti na predviđeni aerodrom;”;

(g) umeće se sljedeća točka 48.a:

- „48.a ‚dogovor o automatski ovisnom nadzoru – ugovoru (ADS-C)‘ znači plan izvješćivanja kojim se određuju uvjeti izvješćivanja podataka ADS-C (tj. podataka koje zahtijeva jedinica za usluge u zračnom prometu i učestalost izvješća ADS-C, koji se moraju dogovoriti prije uporabe ADS-C u pružanju usluga u zračnom prometu);”;

(h) točka 71. zamjenjuje se sljedećim:

- „71. ‚predviđeno vrijeme dolaska (ETA)‘ znači, za IFR letove, predviđeno vrijeme dolaska zrakoplova na poziciju iznad odgovarajuće točke, utvrđene pomoću navigacijskog sredstva, s koje zrakoplov namjerava započeti postupak instrumentalnog prilaženja ili, ako takvo navigacijsko sredstvo ne postoji u neposrednoj blizini aerodroma, vrijeme dolaska zrakoplova na poziciju iznad aerodroma. Za letove u skladu s pravilima vizualnog letenja (VFR) to je predviđeno vrijeme dolaska na poziciju iznad aerodroma;”;

(i) umeće se sljedeća točka 89.a:

- „89.a ‚operacija instrumentalnog prilaženja‘ znači prilaženje i slijetanje pomoću instrumenata za navigacijsko vođenje na temelju postupka instrumentalnog prilaženja. Dvije su metode izvođenja operacija instrumentalnog prilaženja:
- (a) operacija dvodimenzionalnog (2D) instrumentalnog prilaženja u kojoj se primjenjuje samo lateralno navigacijsko vođenje i
- (b) operacija trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaženja u kojoj se primjenjuju lateralno i vertikalno navigacijsko vođenje.”;

- (j) točke (a), (b) i (c) iz točke 90. zamjenjuju se sljedećim:
- „(a) postupak nepreciznog prilaženja (NPA). Postupak instrumentalnog prilaženja namijenjen za operacije 2D instrumentalnog prilaženja vrste A;
  - (b) postupak prilaženja s vertikalnim vođenjem (APV). Postupak instrumentalnog prilaženja s navigacijom temeljenom na performansama (PBN) namijenjen za operacije 3D instrumentalnog prilaženja vrste A;
  - (c) postupak preciznog prilaženja (PA). Postupak instrumentalnog prilaženja temeljen na navigacijskim sustavima (ILS, MLS, GLS i SBAS kat. I.) namijenjen za operacije 3D instrumentalnog prilaženja vrste A ili B;”;
- (k) umeće se sljedeća točka 94.a:
- „94.a ‚minimalna količina goriva‘ znači pojam kojim se opisuje situacija kad je stanje zalihe goriva određenog zrakoplova takvo da se taj let upućuje na slijetanje na određeni aerodrom bez mogućnosti prihvaćanja bilo kakvog dodatnog odgađanja;”;
- (l) umeću se sljedeće točke 95.a i 95.b:
- „95.a ‚model zrakoplova‘ znači zrakoplov bez posade, osim zrakoplova igračaka, čija radna masa ne prelazi ograničenja koja je propisalo nadležno tijelo, a koji je sposoban za dulji let atmosferom i koristi se isključivo za promotivne ili rekreacijske namjene;
- 95.b ‚planinsko područje‘ znači područje promjenjivog profila terena na kojem su visinske promjene terena veće od 900 m (3 000 stopa) unutar udaljenosti od 18,5 km (10,0 nautičkih milja);”;
- (m) točka 114. zamjenjuje se sljedećim:
- „114. ‚pozicija za čekanje‘ znači označena pozicija za zaštitu uzletno-sletne staze, površina s ograničenjem prepreka ili kritična/osjetljiva zona sustava za instrumentalno slijetanje (ILS)/mikrovalnog sustava slijetanja (MLS) na kojoj se zrakoplovi u vožnji po tlu i vozila moraju zaustaviti i čekati, osim ako im aerodromski kontrolni toranj ne da drukčije odobrenje;”;
- (n) točka 116. zamjenjuje se sljedećim:
- „116. ‚osoblje koje obavlja sigurnosno osjetljive zadatke‘ znači osobe koje mogu ugroziti zrakoplovnu sigurnost ako nepravilno obavljaju svoje dužnosti i funkcije, uključujući članove posade, osoblje za održavanje zrakoplova, osoblje aerodromskih operacija, spasioce, vatrogasce i osoblje kojemu je dopušten nepraćeni pristup manevarskoj površini te kontrolore zračnog prometa;”;
- (o) umeće se sljedeća točka 129.a:
- „129.a ‚zrakoplov igračka‘ znači zrakoplov bez posade proizveden ili namijenjen, isključivo ili ne, za igru djece mlađe od 14 godina;”.

### 3. Članak 4. mijenja se kako slijedi:

- (a) u stavku 1. uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:
- „1. Nadležna tijela mogu, na svoju inicijativu ili na temelju zahtjeva zainteresiranih subjekata, odobriti pojedinačnim subjektima ili kategorijama subjekata izuzeća od bilo kojeg zahtjeva iz ove Uredbe za sljedeće aktivnosti od javnog interesa i za osposobljavanje koje je potrebno za sigurno obavljanje tih aktivnosti;”;
- (b) u stavku 3. na kraju stavka umeće se sljedeći podstavak:
- „Ovim se člankom ne dovode u pitanje niti operativni minimumi za helikoptere iz posebnih odobrenja koje izdaju nadležna tijela, u skladu s Prilogom V. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 (\*).”

(\*) Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka povezanih s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).”

(4) Prilog se izmjenjuje u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

*Članak 2.*

Uredba (EZ) br. 730/2006 stavlja se izvan snage.

*Članak 3.*

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 12. listopada 2017.

Međutim, sljedeće se odredbe primjenjuju od 18. kolovoza 2016.:

1. članak 1. stavak 1.;
2. članak 1. stavak 2. točke (f), (i), (j), (l) i (o);
3. članak 1. stavak 3.;
4. članak 2.;
5. točke 1., 2., 3., 4., 5., 6., 8., 12., 13., 15., 16., 19., 21., 22., 26.b, 26.c, 27. i 28. Priloga.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 20. srpnja 2016.

*Za Komisiju*  
*Predsjednik*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## PRILOG

Prilog Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 mijenja se kako slijedi:

(1) točka **SERA.2001 zamjenjuje** se sljedećim:

**„SERA.2001 Predmet**

Ne dovodeći u pitanje gore navedeno pravilo SERA.1001, ovaj se prilog odnosi, u skladu s člankom 1., posebno na korisnike zračnog prostora i zrakoplove:

- a) koji lete u Uniju, unutar Unije ili iz Unije;
- b) koji imaju državljanstvo i registracijske oznake države članice Unije te lete u bilo kojem zračnom prostoru u mjeri u kojoj nisu u suprotnosti s pravilima koja je objavila država nadležna za područje preleta.

Ovaj se prilog odnosi i na ponašanje nadležnih tijela država članica, pružatelja usluga u zračnoj plovidbi (ANSP), operatore aerodroma i odgovarajućeg zemaljskog osoblja uključenog u operacije zrakoplova.”;

(2) točka SERA.3215 (a) mijenja se kako slijedi:

(a) točka 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. osim balona, navigacijska svjetla namijenjena za pokazivanje relativne putanje zrakoplova promatraču. Ostala svjetla ne smiju biti upaljena ako bi se mogla zamijeniti s tim svjetlima.”;

(b) briše se točka 3.;

(3) u točki SERA.4001 (d) uvodna fraza zamjenjuje se sljedećim:

„Osim ako je nadležno tijelo za VFR letove propisalo neki kraći rok, plan leta za svaki let koji je planiran preko međunarodnih granica ili za koji se osigurava usluga kontrole zračnog prometa ili savjetodavna usluga u zračnom prometu, mora se predati najmanje 60 minuta prije odlaska, ili ako se predaje tijekom leta, u roku kojim će osigurati da ga odgovarajuća jedinica ATS primi najmanje 10 minuta prije no što je predviđeno da zrakoplov stigne.”;

(4) u točki SERA.5001, tablici S5-1, bilješki (\*\*\*) uz tu tablicu, točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) helikopterima je dopušteno letenje pri vidljivosti manjoj od 1 500 m ali ne manjoj od 800 m ako manevriraju brzinom koja će omogućiti pravodobno uočavanje ostalog prometa ili mogućih prepreka radi izbjegavanja sudara.”;

(5) točka SERA.5005 mijenja se kako slijedi:

(a) točka (c) mijenja se kako slijedi:

i. točke 3. ii. i 3. iii. zamjenjuju se sljedećim:

„ii. ne primjenjuju se odredbe o smanjenoj vidljivosti u letu iz tablice S5-1 (a) i (b);

iii. u zračnom prostoru klase B, C, D, E, F i G na i ispod 900 m (3 000 stopa) AMSL ili 300 m (1 000 stopa) iznad zemlje, ovisno o tome što je veće, pilot mora održavati stalan pogled na površinu; i”;

ii. briše se točka 3. iv.;

iii. točka 3. v. zamjenjuje se sljedećim:

„v. za planinska područja nadležno tijelo može propisati veću vidljivost VMC i udaljenost od minimuma oblaka.”;

iv. točka 4. se briše;

(b) točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) letovi VFR se ne smiju provoditi:

(1) transoničnim i nadzvučnim brzinama, osim kada ih odobri nadležno tijelo;

(2) iznad FL 195; Iznimke od ovog zahtjeva su sljedeće:

- i. države članice rezervirale su zračni prostor, kada je to praktično, u kojem se mogu dopustiti letovi VFR ili
- ii. zračni prostor do razine leta 285 i uključujući nju ako je promet VFR u tom zračnom prostoru odobrila odgovorna jedinica ATS u skladu s postupcima odobrenja koje su utvrdile države članice i koje su objavljene u relevantnom zborniku zrakoplovnih informacija.”;

(6) točka SERA.5010 zamjenjuje se sljedećim:

„Obavljanje specijalnih letova VFR može se dopustiti u kontroliranoj zoni na temelju odobrenja ATC. Osim kada nadležno tijelo izda dozvolu za helikoptere u posebnim slučajevima, kao što su, među ostalim, policijske operacije i medicinske operacije te operacije traganja i spašavanja kao i vatrogasni letovi, moraju se primjenjivati sljedeći dodatni uvjeti:

(a) takvi posebni letovi VFR smiju se provoditi samo danju, osim ako je nadležno tijelo odobrilo drukčije;

(b) uvjeti koje primjenjuje pilot:

1. izvan oblaka i sa stalnim kontaktom s površinom tla.
2. vidljivost u letu je najmanje 1 500 m ili za helikoptere najmanje 800 m;
3. let pri brzini od najviše 140 čvorova IAS da se omogući pravodobno uočavanje ostalog prometa ili mogućih prepreka radi izbjegavanja sudara i

(c) jedinica kontrole zračnog prometa ne smije izdati odobrenje za specijalni VFR let zrakoplovu za uzlijetanje s aerodroma unutar kontroliranog područja ni slijetanje na takav aerodrom ili ulaz u aerodromsku prometnu zonu ili aerodromski prometni krug kada su prijavljeni meteorološki uvjeti na tom aerodromu ispod sljedećih minimuma:

1. vidljivost pri tlu manja je od 1 500 m ili, za helikoptere, manja od 800 m;
2. baza oblaka je ispod 180 m (600 stopa).”;

(7) u točki SERA.5015 (c) dodaje se sljedeća točka 3.:

„3. Promjenu s IFR leta na VFR let jedinica ATS mora prihvatiti samo kada primi poruku zapovjednika zrakoplova s konkretnom frazom ‚CANCELING MY IFR FLIGHT‘ (otkazujem svoj IFR let), zajedno s promjenama važećeg plana leta, ako postoje. ATS ne smije ni izravno ni neizravno pozivati na promjenu IFR leta u VFR let.”;

(8) točka SERA.6001 zamjenjuje se sljedećim:

#### „SERA.6001 Klasifikacija zračnog prostora

(a) Države članice moraju određivati zračni prostor u skladu sa sljedećom klasifikacijom zračnog prostora i u skladu s Dodatkom 4.:

1. *Klasa A.* Dopušteni su samo IFR letovi. Za sve letove osigurana je usluga kontrole zračnog prometa i međusobno su odvojeni. Za sve letove zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja. Za sve letove mora se dobiti odobrenje ATC.

2. *Klasa B.* Dopušteni su IFR i VFR letovi. Za sve letove osigurana je usluga kontrole zračnog prometa i međusobno su odvojeni. Za sve letove zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja. Za sve letove mora se dobiti odobrenje ATC.
  3. *Klasa C.* Dopušteni su IFR i VFR letovi. Za sve letove osigurana je usluga kontrole zračnog prometa, a IFR letovi odvojeni su od ostalih IFR i VFR letova. VFR letovi odvojeni su od IFR letova i primaju prometne informacije o drugim VFR letovima te savjete o izbjegavanju prometa na zahtjev. Za sve letove zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja. Za VFR letove ograničenje brzine od 250 čvorova indicirane brzine (IAS) primjenjuje se ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tijela za vrste zrakoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga tu brzinu ne mogu održavati. Za sve letove mora se dobiti odobrenje ATC.
  4. *Klasa D.* Dopušteni su IFR i VFR letovi, a za sve je letove osigurana usluga kontrole zračnog prometa. IFR letovi odvojeni su od ostalih IFR letova te primaju prometne informacije o VFR letovima i savjete o izbjegavanju prometa na zahtjev. VFR letovi primaju prometne informacije o svim ostalim letovima i savjete o izbjegavanju prometa na zahtjev. Za sve letove zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja, a ograničenje brzine od 250 čvorova IAS primjenjuje se na sve letove ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tijela za vrste zrakoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga tu brzinu ne mogu održavati. Za sve letove mora se dobiti odobrenje ATC.
  5. *Klasa E.* Dopušteni su IFR i VFR letovi. Za IFR letove osigurana je usluga kontrole zračnog prometa i odvojeni su od ostalih IFR letova. Svi letovi primaju prometne informacije koliko je to moguće. Za IFR letove zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja. Ograničenje brzine od 250 čvorova IAS primjenjuje se na sve letove ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tijela za vrste zrakoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga tu brzinu ne mogu održavati. Za sve IFR letove mora se dobiti odobrenje ATC. Klasa E ne smije se upotrebljavati za kontrolirane zone.
  6. *Klasa F.* Dopušteni su IFR i VFR letovi. Svi uključeni IFR letovi primaju savjetodavnu uslugu u zračnom prometu, a svi letovi na zahtjev primaju letne informacije. Za IFR letove uključene u savjetodavnu uslugu zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja, a svi letovi IFR moraju biti sposobni uspostaviti govornu komunikaciju zrak-zemlja. Ograničenje brzine od 250 čvorova IAS primjenjuje se na sve letove ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tijela za vrste zrakoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga tu brzinu ne mogu održavati. Ne zahtijeva se odobrenje ATC.
  7. *Klasa G.* Dopušteni su IFR i VFR letovi te na zahtjev primaju letne informacije. Svi IFR letovi moraju biti sposobni uspostaviti govornu komunikaciju zrak-zemlja. Ograničenje brzine od 250 čvorova IAS primjenjuje se na sve letove ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tijela za vrste zrakoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga tu brzinu ne mogu održavati. Ne zahtijeva se odobrenje ATC.
  8. Uvođenje klase F smatra se privremenom mjerom sve dok se ne bude mogla zamijeniti nekom drugom klasifikacijom.
- (b) Klasifikacija zračnog prostora mora biti odgovarajuće određena, tako da odgovara potrebama država članica, osim što se svi zračni prostori iznad FL 195 moraju klasificirati u zračni prostor klase C.;
- (9) umeće se sljedeća točka SERA.7002:

**„SERA.7002 Informacije o opasnosti od sudara kada se ATS pruža na temelju nadzora (radarskog servisa)**

- (a) Kada se uoči da je identificirani kontrolirani let u konfliktnoj putanji s nepoznatim zrakoplovom s mogućnošću kolizije, pilot kontroliranog leta mora, kad god je to moguće:
1. biti informiran o nepoznatom zrakoplovu i, na pilotov zahtjev ili ako to, prema mišljenju kontrolora, nameće situacija, predlaže mu se akcija izbjegavanja i
  2. biti informiran o prestanku opasnosti od kolizije.”;



(10) umeće se sljedeća točka SERA.8012:

**„SERA.8012 Primjena razdvajanja vrtložne turbulencije**

(a) Minimumi razdvajanja vrtložne turbulencije mora se primjenjivati se na zrakoplov u fazama prilaženja i uzlijetanja prema sljedećim uvjetima:

1. zrakoplov je u letu izravno iza drugog zrakoplova na istoj visini ili manje od 300 m (1 000 stopa) ispod njega ili
2. oba se zrakoplova koriste istom uzletno-sletnom stazom ili paralelnim uzletno-sletnim stazama međusobno udaljenima manje od 760 m (2 500 stopa) ili
3. zrakoplov prelijeće (krosira) iza drugog zrakoplova na istoj visini ili manje od 300 m (1 000 stopa) ispod njega.”;

(11) točka SERA.8015 mijenja se kako slijedi:

(a) točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Odobrenja kontrole zračnog prometa temelje se isključivo na sljedećim zahtjevima za pružanje usluge kontrole zračnog prometa:

1. Odobrenja se moraju izdavati isključivo za ubrzavanje (požurivanje) i razdvajanje zračnog prometa i temeljiti se na poznatim prometnim uvjetima koji utječu na sigurnost operacije zrakoplova. Takvi prometni uvjeti obuhvaćaju ne samo zrakoplov u zraku i na manevarskoj površini koju se kontrolira nego i sav promet vozila te druge prepreke koje nisu trajno sagrađene na korištenoj manevarskoj površini.
2. Jedinice ATC moraju izdavati odobrenja ATC kako bi se spriječili sudari te ubrzao i održavao redoviti protok zračnog prometa.
3. Odobrenja ATC moraju se izdavati dovoljno rano kako bi se osiguralo da se prenesu zrakoplovu na vrijeme da ih može poštovati.”;

(b) točka (d) 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. ruta leta, ...

- i. u odobrenju se mora detaljno opisati ruta leta svaki put kada se to smatra potrebnim i
- ii. fraza ‚odobreno planiranom rutom leta‘ (‘cleared via flight planned route’) ne smije se koristiti kada se daje ponovno odobrenje.”;

(c) dodaju se sljedeće točke (ea), (eb) i (ec):

„(ea) Promjene u odobrenju s obzirom na rutu ili razinu

1. Kada se izdaje odobrenje kojim se obuhvaća tražena promjena rute ili razine, ono mora sadržavati točnu vrstu promjene.
2. Kada prometni uvjeti ne dopuštaju odobrenje tražene promjene, mora se upotrebljavati riječ ‚UNABLE‘ (nije moguće). Kada je to opravdano zbog okolnosti, mora se ponuditi alternativna ruta ili razina.

(eb) Odobrenje u pogledu sustava mjerenja visine

1. Za letove u područjima u kojima je utvrđena prijelazna apsolutna visina, vertikalna pozicija zrakoplova mora biti izražena, osim kako je predviđeno u točki 5. u nastavku, kao apsolutna visina na prijelaznoj apsolutnoj visini ili ispod nje i kao razina leta na prijelaznoj razini ili iznad nje. Pri prolasku kroz prijelazni sloj vertikalna pozicija pri penjanju mora biti izražena kao razina leta, a pri snižavanju kao apsolutna visina.
2. Letačkoj posadi prijelazna se razina mora dati pravodobno, prije nego što se postigne prilikom snižavanja.

3. Za podešavanje visinomjera, vrijednost QNH mora biti sastavni dio odobrenja za snižavanje kod prvog odobrenja na apsolutnoj visini nižoj od prijelazne razine, odobrenja za prilaženje ili odobrenja za ulazak u prometni krug te odobrenja za voženje po tlu za zrakoplove u odlasku, osim kada je poznato da je taj zrakoplov već dobio tu informaciju izravnim prijenosom.
4. Za podešavanje visinomjera, vrijednost QFE mora se pružiti zrakoplovu na zahtjev ili redovitim putem u skladu s lokalnim postupcima.
5. Kada zrakoplov kojem je izdano odobrenje za slijetanje završava prilaženje koristeći se atmosferskim tlakom na visini aerodroma (QFE), vertikalna pozicija tog zrakoplova mora se izražavati kao visina iznad nadmorske visine aerodroma tijekom tog dijela njegova leta za koji se može upotrijebiti QFE, osim što mora biti izražena kao visina iznad nadmorske visine praga uzletno-sletne staze:
  - i. za instrumentalne uzletno-sletne staze ako se prag nalazi 2 m (7 stopa) ili više ispod nadmorske visine aerodroma i
  - ii. za uzletno-sletne staze za precizno prilaženje.

(ec) Uvjetna odobrenja

Uvjetne fraze, kao što je ‚behind landing aircraft‘ (iza zrakoplova koji slijeće) ili ‚after departing aircraft‘ (nakon zrakoplova u odlasku), ne smiju se upotrebljavati za kretanja koja utječu na aktivne uzletno-sletne staze, osim ako kontrolor i pilot vide taj zrakoplov ili ta vozila. Zrakoplov ili vozilo zbog kojeg je izdano uvjetno odobrenje mora prvo proći ispred drugog predmetnog zrakoplova koji je dobio uvjetno odobrenje. U svim slučajevima, uvjetno odobrenje mora se dati sljedećim redom i sastoji se od:

1. pozivnog znaka;
2. uvjeta;
3. odobrenja i
4. kratkog ponavljanja uvjeta.”;

(12) točka **SERA.8020 (a) 3.** zamjenjuje se sljedećim:

„3. Odstupanje od zahtjeva iz točke 1. prijavljuje se odgovarajućoj jedinici ATS.”;

(13) točka **SERA.8020 (b) 3.** zamjenjuje se sljedećim:

„3. Promjena predviđenog vremena: ako se utvrdi da predviđeno vrijeme za sljedeću primjenjivu točku javljanja, granicu područja letnih informacija ili aerodrom odredišta, ovisno o tome što je najbliže, odstupa za više od 2 minute od proračuna vremena prijavljenog ATS-u ili od nekog drugog vremena koje je propisalo nadležno tijelo, odgovarajuću jedinicu ATS mora se obavijestiti o izmijenjenom predviđenom vremenu što je prije moguće.”

(14) točki **SERA.8025** dodaju se sljedeće točke 2. i 3.:

- „2. Kada je kontrolirani let bio izuzet od zahtjeva za javljanjem na obveznim točkama javljanja, piloti, osim ako je na snazi automatsko javljanje pozicije, moraju ponovno javljati poziciju govornom ili CPDLC porukom:
  - i. kada ih se tako uputi;
  - ii. kada ih se obavijesti da je usluga nadzora za ATS-a završena ili
  - iii. kada ih se obavijesti da je identifikacija putem ATS nadzora izgubljena,
3. Format izvješća o poziciji u skladu je s točkom A. Priloga 5.”;

(15) točka SERA.8035 (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Države članice moraju poštovati odgovarajuće odredbe o nepravilnostima u komunikaciji, kako su donesene u skladu s Čikaškom konvencijom. Komisija poduzima potrebne mjere za prijenos tih odredbi u zakonodavstvo Unije kako bi se zajednički europski postupci o nepravilnostima u komunikaciji uspostavili najkasnije do 31. prosinca 2017.”;

(16) točka SERA.9010 mijenja se kako slijedi:

(a) točke (b) 12. i (b) 13. zamjenjuju se sljedećim:

„12. površinski smjer i brzina vjetra (u stupnjevima prema magnetskom polu), uključujući važne promjene, te se, ako postoje površinski senzori vjetra za određene dijelove uzletno-sletnih staza u upotrebi i ako te informacije zahtijevaju operatori zrakoplova, navode uzletno-sletna staza i dio staze na koji se informacije odnose;

13. vidljivost i, prema potrebi, RVR (\*) te se, ako postoje senzori vidljivosti/RVR-a za određene dijelove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u uporabi i ako te informacije zahtijevaju operatori, navode uzletno-sletna staza i dio staze na koji se informacije odnose;

(\*) Navedene informacije zamjenjuju se izrazom ‚CAVOK‘ ako sljedeći uvjeti nastupe istodobno u vrijeme motrenja: (a) vidljivost: 10 km ili više, a najniža vidljivost nije prijavljena; (b) bez oblaka od operativne važnosti; i (c) bez vremenskih uvjeta bitnih za zračni promet.”;

(b) točke (c) 12. i (c) 13. zamjenjuju se sljedećim:

„12. površinski smjer i brzina vjetra (u stupnjevima prema magnetskom polu), uključujući važne promjene, te se, ako postoje površinski senzori vjetra za određene dijelove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u uporabi i ako te informacije zahtijevaju operatori zrakoplova, navode uzletno-sletna staza i dio staze na koji se informacije odnose;

13. vidljivost i, prema potrebi, RVR (\*) te se, ako postoje senzori vidljivosti/RVR-a za određene dijelove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u uporabi i ako te informacije zahtijevaju operatori, navode uzletno-sletna staza i dio staze na koji se informacije odnose;

(\*) Navedene informacije zamjenjuju se izrazom ‚CAVOK‘ ako sljedeći uvjeti nastupe istodobno u vrijeme motrenja: (a) vidljivost: 10 km ili više, a najniža vidljivost nije prijavljena; (b) bez oblaka od operativne važnosti; i (c) bez vremenskih uvjeta bitnih za zračni promet.”

(c) točke (d) 11. i (d) 12. zamjenjuju se sljedećim:

„11. površinski smjer i brzina vjetra (u stupnjevima prema magnetskom polu), uključujući važne promjene, te se, ako postoje površinski senzori vjetra za određene dijelove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u uporabi i ako te informacije zahtijevaju operatori zrakoplova, navode uzletno-sletna staza i dio staze na koji se informacije odnose;

12. vidljivost i, prema potrebi, RVR (\*) te se, ako postoje senzori vidljivosti/RVR-a za određene dijelove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u uporabi i ako te informacije zahtijevaju operatori, navode uzletno-sletna staza i dio staze na koji se informacije odnose;

(\*) Navedene informacije zamjenjuju se izrazom ‚CAVOK‘ ako sljedeći uvjeti nastupe istodobno u vrijeme motrenja: (a) vidljivost: 10 km ili više, a najniža vidljivost nije prijavljena; (b) bez oblaka od operativne važnosti; i (c) bez vremenskih uvjeta bitnih za zračni promet.”;

(17) u točku SERA.10001 dodaju se sljedeće točke (b) i (c):

„(b) Osim ako je drukčije propisalo nadležno tijelo, zrakoplov opremljen odgovarajućim dvosmjernim radiokomunikacijama mora se javiti tijekom razdoblja od 20 do 40 minuta nakon zadnjeg kontakta, bez obzira na to koja je bila svrha tog kontakta, samo kako bi se navelo da taj let napreduje prema planu, pri čemu se u takvo javljanje mora uključiti identifikacija zrakoplova i riječi ‚Operations normal‘ (normalne operacije).

(c) Poruka ‚Operations normal‘ (normalne operacije) mora se prenijeti vezom zrak-zemlja odgovarajućoj jedinici ATS.”;

- (18) točke SERA.11001 (a) i (b) te SERA.11005 (a) brišu se, a točke SERA.11001 i SERA.11005 zamjenjuju se sljedećim:

**„SERA.11001 Općenito**

- (c) Ako se zna ili smatra da je zrakoplov u opasnosti, uključujući i nezakonito ometanje, jedinice ATS moraju zrakoplovu obratiti najveću pozornost te osigurati pomoć i dati prednost pred drugim zrakoplovima u skladu s okolnostima.
- (d) Navedene mjere ATC-a moraju se temeljiti na namjerama pilota, cjelokupnoj situaciji u zračnom prometu i dinamici zbivanja konkretne izvanredne situacije u stvarnom vremenu.

**SERA.11005 Nezakonito ometanje**

- (aa) Zrakoplov koji je predmet nezakonitog ometanja mora nastojati postaviti transponder na kod 7500 i obavijestiti odgovarajuću jedinicu ATS o svim značajnim okolnostima koje su s tim povezane i o svakom odstupanju od tekućeg plana leta koje je prouzročeno tim okolnostima, da bi jedinica ATS mogla dati prednost zrakoplovu, te da bi se smanjila mogućnost kolizije s drugim zrakoplovima.
- (ab) Ako je zrakoplov predmet nezakonitog ometanja, zapovjednik zrakoplova mora pokušati sletjeti što je prije moguće na najbliži aerodrom ili na dodijeljeni aerodrom koji je odredilo nadležno tijelo, ako okolnosti u zrakoplovu ne nalažu drukčije.
- (b) Ako dođe do nezakonitog ometanja ili se sumnja na nezakonito ometanje, jedinice ATS moraju se odmah odazvati na zahtjeve zrakoplova. Informacije koje se odnose na sigurno obavljanje leta moraju se nastavljati prenositi i moraju se poduzeti potrebne mjere da se ubrza izvođenje svih faza leta, posebno sigurnog slijetanja zrakoplova.
- (c) Ako dođe do nezakonitog ometanja ili se sumnja na nezakonito ometanje, jedinice ATS, u skladu s lokalno dogovorenim postupcima, moraju odmah obavijestiti odgovarajuće tijelo koje određuje država te razmijeniti potrebne informacije s operatorom zrakoplova ili njegovim ovlaštenim predstavnikom.”;
- (19) točka SERA.11010 mijenja se kako slijedi:

- (a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

**„SERA.11010 Zalutali ili nepoznati zrakoplov”;**

- (b) točka (a) 3. i. zamjenjuje se sljedećim:

„i. obavijestiti zrakoplov o njegovoj poziciji i korektivnim mjerama koje treba poduzeti. Ta se obavijest mora dostaviti odmah nakon što jedinica ATS utvrdi da postoji mogućnost presretanja ili neka druga opasnost za sigurnost zrakoplova i”;

- (20) umeću se sljedeće točke SERA.11012 i SERA.11013:

**„SERA.11012 Minimalna količina goriva i izvanredna situacija u pogledu goriva**

- (a) Kada pilot prijavi stanje minimalne količine goriva, kontrolor što je prije moguće mora obavijestiti pilota o svim predviđenim kašnjenjima ili da se nikakva kašnjenja ne očekuju.
- (b) Kada zbog razine goriva postane nužno proglasiti situaciju nevolje, pilot mora to signalizirati, u skladu s točkom SERA.14095, radiotelefskim signalom za nevolju (MAYDAY), pri čemu ga je najbolje ponoviti triput, i zatim vrstom nevolje (FUEL) (gorivo).

**SERA.11013 Narušene performanse zrakoplova**

- (a) Uvijek kada su, zbog kvara ili narušenosti navigacijskog, komunikacijskog ili sustava za mjerenje visine, sustava kontrole leta ili drugih sustava, performanse zrakoplova narušene toliko da su ispod razine potrebne u zračnom prostoru u kojemu leti, letачka posada mora o tome odmah obavijestiti odgovarajuću jedinicu ATC. Kada taj kvar ili ta narušenost utječe na tada primijenjeno minimalno razdvajanje, kontrolor mora poduzeti mjere za uspostavljanje druge odgovarajuće vrste razdvajanja ili minimalnog razdvajanja.

## (b) Narušenost ili kvar sustava RNAV

Kada zrakoplov ne može, zbog kvara ili narušenosti sustava RNAV, udovoljiti specifikacijama koje zahtijeva RNAV ruta ili postupak, pilot mora tražiti izmijenjeno odobrenje.

## (c) Gubitak performansi vertikalne navigacije potrebnih za zračni prostor smanjenog minimalnog vertikalnog razdvajanja (RVSM)

1. Pilot mora obavijestiti ATC čim prije moguće o svim okolnostima u kojima se performanse vertikalne navigacije za zračni prostor RVSM ne mogu održati. U takvim slučajevima, uvijek kada je to moguće, izmijenjeno odobrenje ATC pilot dobiva prije nego što započne s bilo kakvim odstupanjima od odobrene rute i/ili razine leta. Kada se izmijenjeno odobrenje ATC ne može dobiti prije takvog odstupanja, pilot izmijenjeno odobrenje mora dobiti što prije nakon njega.

2. Tijekom leta u zračnom prostoru RVSM ili vertikalnog prijelaza kroz zračni prostor RVSM zrakoplovom kojem letovi RVSM nisu odobreni, piloti moraju javiti neodobreni status kako slijedi:

- i. u početnom pozivu na bilo kojem kanalu unutar zračnog prostora RVSM;
- ii. u svim zahtjevima za promjene razine i
- iii. u svim ponavljanjima odobrenja za razine.

3. Kontrolori zračnog prometa moraju izričito potvrditi primitak poruka zrakoplova koji javlja neodobreni status RVSM.

4. Narušenost opreme zrakoplova – koju javi pilot:

- i. kada ga pilot RVSM-odobrenog zrakoplova koji leti u zračnom prostoru RVSM obavijesti da oprema toga zrakoplova više ne udovoljava zahtjevima u pogledu RVSM-a, ATC mora smatrati taj zrakoplov RVSM-neodobrenim;
- ii. ATC odmah mora poduzeti mjere kojima se osigurava minimalno vertikalno razdvajanje od 600 m (2 000 stopa) ili odgovarajuće horizontalno razdvajanje od svih ostalih relevantnih zrakoplova koji lete u zračnom prostoru RVSM; Zrakoplovu za koji je utvrđeno da je RVSM-neodobren ATC mora normalno dati odobrenje za napuštanje zračnog prostora RVSM kada je to moguće;
- iii. piloti mora obavijestiti ATC, što je prije moguće, o svakom ponovnom uspostavljanju ispravnog funkcioniranja opreme potrebne za ispunjavanje zahtjeva za RVSM;
- iv. prvi ACC koji sazna za promjene statusa RVSM nekog zrakoplova mora odgovarajuće koordinirati sa susjednim ACC-ima.

5. Jaka turbulencija – neprognozirana:

- i. kada zrakoplov koji leti u zračnom prostoru RVSM naiđe na jaku turbulenciju zbog vremenskih uvjeta ili vrtloga za koje njegov pilot smatra da će utjecati na sposobnost zrakoplova da zadrži odobrenu razinu leta, pilot mora o tome obavijestiti ATC. ATC mora uspostaviti ili odgovarajuće horizontalno razdvajanje ili povećano minimalno vertikalno razdvajanje;
- ii. ATC prema potrebi i koliko je to moguće mora ispuniti zahtjeve pilota za promjenama razine leta i/ili rute i mora proslijediti prometne informacije;
- iii. ATC mora tražiti izvješća od drugih zrakoplova kako bi odredio treba li se RVSM ukinuti u cijelosti ili unutar određenog pojasa razine leta i/ili područja,
- iv. prema potrebi, ACC koji ukida RVSM mora koordinirati sa susjednim ACC-ovima takva ukidanja i sve potrebne prilagodbe sektorskih kapaciteta kako bi se osiguralo neometano preusmjeravanje prometa.

6. Jaka turbulencija – prognozirana:

- i. kada se meteorološkom prognozom predviđa jaka turbulencija unutar zračnog prostora RVSM, ATC mora utvrditi treba li se RVSM ukinuti i, ako treba, na koje razdoblje i za koje konkretne razine leta i/ili područje;

- ii. ako se RVSM ukida, ACC koji ukida RVSM mora koordinirati se sa susjednim ACC-ima u pogledu razina leta odgovarajućih za taj prijenos prometa, osim ako je pismom suglasnosti utvrđen sustav dodjele razine leta u izvanrednim situacijama. Uz to, ACC koji ukida RVSM prema potrebi mora koordinirati primjenjive sektorske kapacitete sa susjednim ACC-ima.”;

(21) umeće se sljedeća točka SERA.11014:

**„SERA.11014 ACAS-ova indikacija obveznog vertikalnog razdvajanja (RA)**

- (a) tijekom leta mora se upotrebljavati ACAS II, osim u slučajevima iz popisa minimalne opreme kako je utvrđeno u Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 (\*), tako da omogućuje davanje RA indikacija letačkoj posadi kad se otkrije nedopuštena blizina drugog zrakoplova. To se ne smije primjenjivati ako se, zbog neuobičajenog postupka ili stanja u kojima su performanse ograničene, zahtijeva ograničenje RA indikacija (upotrebljava se isključivo prometno upozorenje (TA) ili ekvivalent).
- (b) U slučaju RA-a indikacije ACAS-a, piloti moraju:
1. odmah reagirati u skladu s tom RA indikacijom, osim ako bi to ugrozilo sigurnost zrakoplova;
  2. slijediti RA čak i ako postoji nesklad između RA indikacije i upute ATC-a za manevriranje;
  3. ne manevrirati protivno RA indikaciji;
  4. što je prije moguće s obzirom na radno opterećenje letačke posade, obavijestiti odgovarajuću jedinicu ATC o svakoj RA indikaciji kojim se zahtijeva odstupanje od važeće upute ili odobrenja ATC-a;
  5. odmah slijediti sve izmijenjene RA indikacije;
  6. ograničiti izmjene letne putanje na minimum nužan za ispunjavanje RA-ova;
  7. odmah nakon prestanka nesklada ponovno uspostaviti uvjete iz uputa i odobrenja ATC-a i
  8. obavijestiti ATC čim ponovno lete u skladu s važećim odobrenjem.
- (c) Kada pilot prijavi RA indikaciju ACAS-a, kontrolor ne smije pokušati izmijeniti letnu putanju tog zrakoplova sve dok pilot ne javi „CLEAR OF CONFLICT“ (nema opasnosti od kolizije).
- (d) Nakon što zrakoplov odstupa od svojeg odobrenja ili upute ATC-a kako bi slijedio RA indikaciju, ili pilot prijavi RA indikaciju, kontrolor prestaje biti odgovoran za osiguravanje razdvajanja između tog zrakoplova i svih drugih zrakoplova na koje se izravno utječe manevrom potaknutim RA indikacijom. Kontrolor mora ponovno preuzeti odgovornost za osiguravanje razdvajanja svih relevantnih zrakoplova kada:
1. kontrolor potvrdi primitak izvješća letačke posade da zrakoplov ponovno leti u skladu s važećim odobrenjem ili
  2. kontrolor potvrdi primitak izvješća letačke posade da zrakoplov ponovo leti u skladu s važećim odobrenjem i izda alternativno odobrenje čiji primitak letačka posada potvrdi.

(\*) Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka povezanih s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).”

(22) u točki SERA.11015 (e), tablica S11-3 mijenja se kako slijedi:

- (a) tekst u polju „Značenje” koji odgovara frazi „WILCO” zamjenjuje se sljedećim:

„Razumio, postupam prema uputi”;

- (b) u polju ispod fraze „WILCO” briše se fraza „Will comply”;

(23) u točki SERA.12005 dodaje se sljedeća točka (c):

„(c) Letačke posade moraju sastavljati ta izvješća pomoću obrazaca koji se temelje na predlošku AIREP SPECIAL (posebna izvješća iz zraka) kako je utvrđeno u točki A Dodatka 5. Ta izvješća moraju biti u skladu s detaljnim uputama za izvješćivanje, kako je utvrđeno u točki 2. Dodatka 5.

1. Letačke posade moraju upotrebljavati te detaljne upute, uključujući formate poruka i frazeologije iz Dodatka 5., kada šalju izvješća iz zraka, a jedinice ATS upotrebljavaju ih kada takva izvješća prosljeđuju.
2. Posebna izvješća iz zraka koja sadržavaju opažanja o vulkanskoj aktivnosti moraju se bilježiti na obrascu posebnog izvješća iz zraka o vulkanskoj aktivnosti. Obrasci koji se temelje na predlošku obrasca za posebna izvješća iz zraka o vulkanskoj aktivnosti utvrđena u točki B Dodatka 5. moraju se osigurati letaćkim posadama koje lete na rutama koje mogu biti zahvaćene oblacima vulkanskog pepela.”;

(24) točka SERA.12020 (a) 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. pripadajuća služba meteorološkog bdjenja (MWO) u skladu s točkom 3. Dodatka 5.; i”;

(25) dodaju se sljedeći odjeljci 13. i 14.:

„ODJELJAK 13.

#### **SSR transponder**

##### **SERA.13001 Rad SSR transpondera**

- (a) Kada zrakoplov nosi funkcionalan SSR transponder, pilot se njime mora koristiti cijelo vrijeme leta bez obzira na to nalazi li se zrakoplov unutar ili izvan zračnog prostora u kojem se SSR upotrebljava za potrebe ATS-a.
- (b) Piloti ne smije upotrebljavati mogućnost IDENT osim ako to ne zahtijeva ATS.
- (c) Osim ako je riječ o letu u zračnom prostoru za koji je nadležno tijelo utvrdilo obveznu upotrebu transpondera, zrakoplov bez dovoljne zalihe električne energije izuzima se od zahtjeva za neprestanom upotrebom transpondera.

##### **SERA.13005 Postavka koda za mod A SSR transpondera**

- (a) Kako bi upozorio da se nalazi u posebnoj izvanrednoj situaciji, pilot zrakoplova opremljenog SSR-om mora:
  1. postaviti kod 7700 kako bi upozorio na postojanje opasnosti, osim ako je ATC prethodno uputio pilota da se koristi transponderom na posebnom kodu. U potonjem slučaju pilot može svejedno odabrati kod 7700 uvijek kada ima razloga smatrati da bi to bila najbolja mjera;
  2. postaviti kod 7600 kako bi upozorio da postoji otkaz radio veze;
  3. pokušati postaviti kod 7500 kako bi upozorio na nezakonito ometanje. Ako okolnosti tako nalažu, umjesto toga treba odabrati kod 7700.
- (b) Osim u slučajevima opisanim pod (a), pilot mora:
  1. postaviti kodove prema uputi jedinice ATS ili
  2. ako nema upute ATS-a o postavci koda, postaviti kod 2000 ili drugi kod kako je propisalo nadležno tijelo ili
  3. ne prima li usluge u zračnom prometu, postaviti kod 7000 kako bi poboljšao otkrivanje odgovarajuće opremljenog zrakoplova, osim ako je nadležno tijelo propisalo drukčije.

- (c) Kada se opazi da se kod na prikazu situacije razlikuje od onoga koji je dodijeljen zrakoplovu:
1. od pilota se mora zahtijevati da potvrdi odabrani kod i, ako situacija tako nalaže, ponovno postavi ispravan kod i
  2. ako se dodijeljeni i prikazani kod i dalje ne poklapaju, od pilota se može zahtijevati da prekine rad transpondera tog zrakoplova. U skladu s time se obavješćuju sljedeća kontrolna pozicija i sve druge zahvaćene jedinice koje u pružanju ATS-a upotrebljavaju SSR i/ili multilateraciju (MLAT).

#### **SERA.13010 Informacije izvedene iz barometarske visine**

- (a) Kada je zrakoplov opremljen funkcionalnom opremom s modom C, pilot mora neprestano upotrebljavati taj mod, osim ako mu ATC naloži drugačije.
- (b) Osim ako je nadležno tijelo propisalo drukčije, svaka odgovarajuće opremljena jedinica ATC mora provjeravati informacije o razini izvedene iz barometarske visine koja se prikazuje kontroloru najmanje jednom pri početnom kontaktu s dotičnim zrakoplovom ili, ako to nije izvedivo, što prije nakon toga.

#### **SERA.13015 Postavka identifikacije zrakoplova za mod S SSR transpondera**

- (a) Zrakoplov opremljen modom S s funkcijom identifikacije zrakoplova mora odašiljati identifikaciju tog zrakoplova kako je utvrđeno u stavci 7. u planu leta ICAO-a ili, ako nije dostavljen nikakav plan leta, registraciju tog zrakoplova.
- (b) Uvijek kada se na prikazu situacije opazi da je identifikacija zrakoplova koju odašilje zrakoplov opremljen modom S različita od one koja se od tog zrakoplova očekivala, od pilota se mora zahtijevati da potvrdi i, ako je potrebno, ponovo unese ispravnu identifikaciju zrakoplova.
- (c) Ako se, nakon pilotove potvrde da je identifikacija zrakoplova u identifikacijskoj funkciji moda S točna, to nepodudaranje nastavi, kontrolor mora poduzeti sljedeće mjere:
1. obavješćuje pilota o nastavku nepodudaranja;
  2. kada je to moguće, ispravlja oznaku koja prikazuje identifikaciju zrakoplova na prikazu situacije i
  3. obavješćuje sljedeću kontrolnu poziciju i sve ostale relevantne jedinice koje za potrebe identifikacije upotrebljavaju mod S da je identifikacija zrakoplova koju taj zrakoplov odašilje pogrešna.

#### **SERA.13020 Kvar SSR transpondera kada je opremljenost funkcionalnim transponderom obavezna**

- (a) U slučaju kvara transpondera nakon polijetanja jedinice ATC mora pokušati osigurati nastavak leta do aerodroma odredišta u skladu s planom leta. Od pilota se, međutim, može očekivati da poštuju posebna ograničenja.
- (b) Ako se transponder pokvario i ne može se prije polijetanja ponovno pokrenuti, piloti moraju:
1. obavijestiti što prije ATS, najbolje prije dostavljanja plana leta;
  2. unijeti u stavci 10. obrasca plana leta ICAO-a u rubriku SSR znak ‚N‘ za potpunu nefunkcionalnost transpondera ili, u slučaju djelomičnog kvara transpondera, unose znak koji odgovara preostaloj funkcionalnosti transpondera i
  3. poštovati sve objavljene postupke za zahtijevanje izuzeća od zahtjeva za opremljenošću funkcionalnim SSR transponderom.



## ODJELJAK 14.

**Postupci govorne komunikacije****SERA.14001 Općenito**

Standardizirana frazeologija mora se upotrebljavati u svim situacijama za koje je utvrđena. Govorni se jezik mora upotrebljavati samo kada standardizirana frazeologija ne može poslužiti za prijenos planirane poruke.

**SERA.14005 Kategorije poruka**

- (a) Kategorije poruka kojima se koristi zrakoplovna pokretna usluga i prednost pri uspostavljanju komunikacija i prijenosu poruka mora biti u skladu s tablicom S14-1.

Tablica S14-1

Kategorija poruke i radiotelefonski signal redoslijeda prednosti	Radiotelefonski signal
(a) Pozivi u nevolji, poruke o nevolji i promet u nevolji	<b>MAYDAY</b>
(b) Poruke hitnosti, uključujući poruke kojima prethodi signal medicinskog prijevoza	<b>PAN PAN ili PAN PAN MEDICAL</b>
(c) Komunikacije koje se odnose na radiogonometrijski sustav	—
(d) Poruke o sigurnosti leta	—
(e) Meteorološke poruke	—
(f) Letačko-operativne poruke	—

- (b) Porukama o nevolji i prometom u nevolji mora se upravljati u skladu s odredbama iz točke SERA.14095.
- (c) Porukama hitnosti i prometom u hitnosti, uključujući i poruke kojima prethodi signal medicinskog prijevoza, mora se upravljati u skladu s odredbama iz točke SERA.14095.

**SERA.14010 Poruke o sigurnosti leta**

Poruke o sigurnosti leta moraju obuhvaćati:

- (a) poruke o kretanju i kontroli;
- (b) poruke koje potječu od operatora zrakoplova ili zrakoplova, a od neposredne su važnosti za zrakoplov u letu;
- (c) meteorološka obavijest od neposredne važnosti za zrakoplov u letu ili koji se sprema uzletjeti (izravno prenesena ili za emitiranje);
- (d) druge poruke koje su važne za zrakoplov u letu ili koji se sprema uzletjeti.

**SERA.14015 Jezik kojim se treba služiti u komunikaciji zrak-zemlja**

- (a) Radiotelefonske komunikacije zrak-zemlja moraju se voditi na engleskom jeziku ili na jeziku koji se uobičajeno upotrebljava u postaji na zemlji.

- (b) Engleski jezik mora biti dostupan, na zahtjev bilo kojeg zrakoplova, u svim postajama na zemlji koje pružaju usluge određenim aerodromima i rutama kojima se služe međunarodni zračni prijevoz. Osim ako je nadležno tijelo drukčije propisalo za posebne slučajeve, u komunikacijama jedinice ATS i zrakoplova na aerodromima s više od 50 000 međunarodnih IFR kretanja godišnje mora se upotrebljavati engleski jezik. Države članice u kojima s danom stupanja na snagu ove Uredbe engleski jezik nije jedini jezik koji se na takvim aerodromima upotrebljava u komunikacijama jedinice ATS i zrakoplova mogu odlučiti ne primijeniti zahtjev u pogledu upotrebe engleskog jezika i o tome obavješćuju Komisiju. U tom slučaju te države članice moraju najkasnije do 31. prosinca 2017. izraditi studiju o mogućnosti zahtijevanja upotrebe engleskog jezika za komunikacije između jedinice ATS i zrakoplova na tim aerodromima radi sigurnosti, odnosno kako bi se izbjegao ulazak zrakoplova na zauzetu uzletno-sletnu stazu i drugi sigurnosni rizici, uzimajući u obzir primjenjive odredbe nacionalnih propisa i prava Unije o upotrebi jezika. Tu studiju moraju objaviti i o svojim zaključcima moraju obavijestiti Agenciju i Komisiju.
- (c) Podatak o jezicima dostupnima na određenoj postaji na zemlji mora biti dio zbornika zrakoplovnih informacija i drugih objavljenih zrakoplovnih informacija koje se odnose na te postaje na zemlji.

#### SERA.14020 Izgovor riječi u radiotelefoniji

Kada se vlastita imena, kratice usluga i riječi za koje postoji dvojba oko toga kako se izgovaraju u radiotelefoniji, mora se upotrebljavati abeceda iz tablice S14-2.

Tablica S14-2

#### Abeceda za sricanje u radiotelefoniji

Slovo	Riječ	Približan izgovor (prikazan latinicom)
A	Alfa	<u>AL</u> FA
B	Bravo	<u>BRA</u> VO
C	Charlie	<u>ČAR</u> LI ili <u>ŠAR</u> LI
D	Delta	<u>DEL</u> TA
E	Echo	<u>EK</u> O
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TEL</u>
I	India	<u>IN</u> DIJA
J	Juliett	<u>DŽU</u> LI JET
K	Kilo	<u>KI</u> LO

Slovo	Riječ	Približan izgovor (prikazan latinicom)
L	Lima	<u>LI</u> MA
M	Mike	MAJK
N	November	NO <u>VEM</u> BE
O	Oscar	<u>OS</u> KA
P	Papa	PA <u>PA</u>
Q	Quebec	KVI <u>BEK</u>
R	Romeo	<u>RO</u> MI O
S	Sierra	SI <u>JE</u> RA
T	Tango	<u>TEN</u> GO
U	Uniform	<u>JU</u> NI FOM ili <u>U</u> NI FOM
V	Victor	<u>VIK</u> ORA
W	Whiskey	<u>VIS</u> KI
X	X-ray	<u>EKS</u> REJ
Y	Yankee	<u>JEN</u> KI
Z	Zulu	<u>ZU</u> LU

*U približnom prikazu latinicom naglašeni su podvučeni slogovi.*

#### **SERA.14025 Načela prema kojima se vodi identifikacija ruta ATS koje nisu standardne odlazne i dolazne rute**

##### (a) Upotreba oznaka ruta ATS u komunikacijama

1. U govornim komunikacijama osnovno se slovo oznake mora izgovarati u skladu s abecedom za sricanje kako je definirano u tablici S14-2.
2. Kada se upotrebljavaju prefiksi K, U ili S, oni se u govornoj komunikaciji moraju izgovarati kako slijedi:
  - i. K – KOPTER
  - ii. U – UPPER
  - iii. S – SUPERSONIC

(b) Riječ ‚kopter‘ mora se izgovarati kao u riječi ‚helikopter‘, a riječi ‚upper‘ i ‚supersonic‘ kao u engleskom jeziku.

### **SERA.14026 Značajne točke**

Za upućivanja prema značajnim točkama u govornim komunikacijama obično se mora upotrebljavati zemljopisno ime ako je značajna točka označena lokacijom radionavigacijskih sredstava ili jedinstveno ‚kodno ime‘ koje se sastoji od pet slova i može se izgovoriti ako je riječ o značajnim točkama koje nisu označene lokacijom radionavigacijskih sredstava. Ako se ne upotrebljava zemljopisno ime lokacije radionavigacijskih sredstava, isto se mora zamijeniti se kodiranom oznakom koja se, u govornim komunikacijama, mora izgovarati u skladu s abecedom za izgovor.

### **SERA.14030 Upotreba oznaka za standardne instrumentalne odlazne i dolazne rute**

U govornim komunikacijama oznake za standardne instrumentalne odlazne i dolazne rute moraju se upotrebljavati na govornom jeziku.

### **SERA.14035 Prijenos brojeva u radiotelefoniji**

(a) Prijenos brojeva

1. Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu pozivnog znaka zrakoplova, smjera leta, uzletno-sletne staze, smjera i brzine vjeta moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno.
  - i. Razine leta moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, osim u slučaju razina leta u cijelim stoticama.
  - ii. Postavke visinomjera moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, osim u slučaju postavke od 1 000 hPa, koja se prenosi kao ‚ONE THOUSAND‘ (tisuća).
  - iii. Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu kodova transpondera moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno osim što se, ako kodovi transpondera sadržavaju samo cijele tisućice, te informacije prenose izgovaranjem znamenke broja tisućica nakon koje se izgovara riječ ‚THOUSAND‘ (tisuća).
2. Svi se brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu ostalih informacija, osim onih opisanih u točki (a) 1., moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, osim što se svi brojevi koji sadržavaju cijele stotice i cijele tisućice prenose izgovaranjem svake znamenke u broju stotica ili tisućica nakon čega slijedi riječ ‚HUNDRED‘ (sto), odnosno ‚THOUSAND‘. Kombinacija tisućica i cijelih stotica mora se prenositi izgovaranjem svake znamenke u broju tisućica nakon čega slijedi riječ ‚THOUSAND‘, a zatim broja stotica nakon kojeg slijedi riječ ‚HUNDRED‘.
3. Kada postoji potreba za razjašnjenjem broja prenesenog u cijelim tisućicama i/ili stoticama, taj se broj mora prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno.
4. Kada se informacije o relativnom smjeru prema nekom objektu ili prometu u koliziji daju u obliku brojki na satu s 12 odjeljaka, ta se informacija moraju davati izgovaranjem tih brojki u obliku ‚TEN O‘CLOCK‘ (10 sati) ili ‚ELEVEN O‘CLOCK‘ (11 sati).
5. Brojevi s decimalnom točkom moraju se prenositi kako je propisano u točki (a) 1., pri čemu se decimalna točka u odgovarajućem slijedu naznači riječju ‚DECIMAL‘ (točka).
6. Za identifikaciju kanala prijenosa u radiotelefonjskim komunikacijama u visokofrekvencijskom pojasu (VHF) moraju se upotrebljavati svih šest znamenki broјčane oznake, osim ako su peta i šesta znamenka nule, tada se upotrebljavaju samo prve četiri znamenke.

**SERA.14040 Izgovaranje brojeva**

Ako se za komuniciranje upotrebljava engleski jezik, brojevi se moraju prenositi upotrebom izgovora iz tablice S14-3:

Tablica S14-3

Broj ili element broja	Izgovor
0	ZI-RO
1	VAN
2	TU
3	TRI
4	FOU-r
5	FAJF
6	SIKS
7	SEV-n
8	EJT
9	NAJN-r
10	TEN
11	I-LE-VN
12	TVELF
Decimalna točka	DE-SI-MAL
Sto	HAN-dred
Tisuća	TAU-SND

**SE.14045 Tehnika prijenosa**

- (a) Prijenosi se moraju provoditi sažeto normalnim razgovornim tonom.
- (b) Sljedeće se riječi i fraze moraju upotrebljavati prema potrebi u radiotelefonskim komunikacijama i moraju imati značenja iz tablice S14-4:

Tablica S14-4

Izraz	Značenje
ACKNOWLEDGE	„Potvrdite da ste primili i razumjeli ovu poruku.”
AFFIRM	„Da.”

Izraz	Značenje
APPROVED	„Dozvola za traženi postupak odobrena.”
BREAK	„Ovime označavam razdvajanje dijelova poruke.”
BREAK BREAK	„Ovime naglašavam odvajanje poruka proslijeđenih različitim zrakoplovima u vrlo gustom prometu”
CANCEL	„Poništite prethodno dodijeljeno odobrenje.”
CHECK	„Provjerite sustav ili postupak.”
CLEARED	„Odobreno nastaviti prema utvrđenim uvjetima.”
CONFIRM	„Tražim potvrdu: ( <i>odobrenja, upute, radnje, informacije</i> )”
CONTACT	„Uspostavite radiokomunikaciju s ...”
CORRECT	„Točno.”
CORRECTION	„Učinjena je pogreška u ovom prijenosu ( <i>ili naznačenoj poruci</i> ). Ispravna verzija je ...”
DISREGARD	„Zanemarite.”
HOW DO YOU READ	„Kakva je čujnost mojeg prijenosa?” (vidjeti točku SERA.14070 (c))
I SAY AGAIN	„Ponavljam radi bolje razumljivosti ili naglašavanja.”
MAINTAIN	„Nastavite u skladu s navedenim uvjetima” ili u doslovnom smislu.
MONITOR	„Slušajte/pratite na (frekvenciji).”
NEGATIVE	„Ne’ ili ‚Nemate dopuštenje’ ili ‚To nije točno’ ili ‚Nisam u stanju’.
OVER	„Ovaj prijenos je završen i očekujem vaš odgovor.”
OUT	„Izmjena prijenosa je završena i ne očekujem odgovor.”
READ BACK	„Doslovno ponovite cijelu ili određeni dio primljene poruke.”
RECLEARED	„Izmijenjeno je vaše posljednje odobrenje i ovo novo ukida prethodno ili jedan njegov dio.”
REPORT	„Javite traženu informaciju ...”
REQUEST	„Zahtijevam ...” ili „Molim dopuštenje ...”
ROGER	„Primio sam u potpunosti vaš posljednji prijenos.”

Izraz	Značenje
SAY AGAIN	„Ponovite cijeli ili sljedeći dio svojeg posljednjeg prijenosa.”
SPEAK SLOWER	„Smanjite brzinu govora.”
STANDBY	„Čekajte, pozvat ću vas.”
UNABLE	„Ne mogu postupiti prema vašem zahtjevu, uputi ili odobrenju.”
WILCO	(Kratice za ‚will comply’ (udovoljit ću)) „Razumijem vašu poruku i postupit ću u skladu s njom.”
WORDS TWICE	(a) <i>Kao zahtjev</i> : „Komunikacija je otežana. Molim dvaput recite svaku riječ ili skupinu riječi.” (b) <i>Kao informacija</i> : „S obzirom na to da je komunikacija otežana svaka riječ ili skupina riječi u ovoj poruci bit će izrečena dvaput.”

#### SERA.14050 Pozivni znakovi radiopostaja zrakoplova

##### (a) Potpuni pozivni znakovi

Pozivni znakovi radiopostaja zrakoplova pripadaju jednom od sljedećih tipova:

1. tip a) – znakovi koji odgovaraju registracijskoj oznaci zrakoplova ili
2. tip b) – radiotelefonska oznaka operatora zrakoplova iza koje slijede četiri posljednja znaka iz registracijske oznake zrakoplova ili
3. tip c) – radiotelefonska oznaka operatora zrakoplova iza koje slijedi oznaka leta.

##### (b) Skraćeni pozivni znakovi

Pozivni znakovi radiopostaja zrakoplova prikazani u točki (a), osim tipa c), mogu se skratiti u okolnostima propisanim u točki SERA.14055 (c). Skraćeni pozivni znakovi moraju biti u sljedećem obliku:

- (1) tip a) – prvi znak iz registracije i najmanje dva posljednja znaka pozivnog znaka;
- (2) tip b) – radiotelefonska oznaka operatora zrakoplova iza koje slijede najmanje dva posljednja znaka pozivnog znaka;
- (3) tip c) – nema skraćenog oblika

#### SERA.14055 Postupci u radiotelefoniji

(a) Zrakoplov tijekom leta ne smije mijenjati tip pozivnog znaka svoje radiopostaje, osim privremeno prema uputi jedinice ATC izdanoj radi sigurnosti. Osim radi sigurnosti, zrakoplovu se tijekom uzlijetanja, posljednjeg dijela završnog prilazanja i rulanja pri slijetanju ne smije upućivati nikakav prijenos.

##### (b) Uspostava radiotelefonjskih komunikacija

1. Uvijek kada se radiotelefonska komunikacija uspostavlja mora se upotrebljavati potpuni pozivni znak. Kada se uspostavlja komunikacija, zrakoplov mora početi svoj poziv oznakom pozivane postaje iza koje slijedi oznaka postaje koja poziva.

2. U odgovoru na prethodno navedene pozive mora se upotrebljavati pozivni znak postaje koja poziva, za kojim slijedi pozivni znak postaje koja odgovara, što se mora smatrati pozivom postaji koja poziva za nastavak prijena. Kad je riječ o komunikacijskim prijenosima unutar jedne jedinice ATS, pozivni znak jedinice ATS može se izostaviti ako to odobri nadležno tijelo.
3. Komuniciranje mora početi pozivom i odgovorom kada se želi uspostaviti kontakt, ali ako je sigurno da će pozvana postaja poziv primiti, postaja koja poziva može poruku poslati i ne čekajući odgovor pozivane postaje.

(c) Daljnje radiotelefone komunikacije

1. Skraćeni radiotelefonski pozivni znakovi, kako je propisano u točki SERA.14050 (b), moraju se upotrebljavati samo nakon što je komunikacija uspješno uspostavljena i pod uvjetom da se ne unosi zabuna. Zrakoplov mora upotrebljavati svoj skraćeni pozivni znak samo nakon što mu se na taj način obratila dotična zrakoplovna postaja.
2. Kada se izdaju i ponavljaju odobrenja ATC, kontrolori i piloti uvijek moraju dodavati pozivni znak zrakoplova na koji se to odobrenje primjenjuje. U ostalim se slučajevima kontinuirana dvosmjerna komunikacija nakon uspostave kontakta mora dopustiti bez daljnje identifikacije ili poziva sve do završetka kontakta.

**SERA.14060 Promjena frekvencije VHF komunikacija**

- (a) Odgovarajuća jedinica ATS mora obavijestiti zrakoplov da prijeđe s jedne radijske frekvencije na drugu u skladu s dogovorenim postupcima. Ako takve obavijesti nema, zrakoplov mora obavijestiti jedinicu ATS prije takve promjene.
- (b) Ako je ANSP koji je odgovoran za pružanje usluga možda propisao, a nadležno tijelo odobrilo postupak uspostave i napuštanje VHF frekvencije, zrakoplov mora poslati informaciju o uspostavi ili napuštanju te frekvencije.

**SERA.14065 Postupci u radiotelefoni pri promjeni kanala govorne komunikacije zrak-zemlja**

- (a) Osim ako je drukčije propisao ANSP odgovoran za pružanje usluga i odobrilo nadležno tijelo, početni poziv jedinici ATS nakon promjene kanala govorne komunikacije zrak-zemlja mora sadržavati sljedeće elemente:
  1. oznaku jedinice ATS koju se poziva;
  2. pozivni znak i, za zrakoplov iz kategorije jake vrtložne turbulencije, riječ 'heavy' (teško) ili 'super' ako je nadležno tijelo taj zrakoplov tako identificiralo;
  3. razinu, uključujući prolazne i odobrene razine ako se ne zadržava odobrena razina;
  4. brzinu, ako ju je ATC dodijelio i
  5. dodatne elemente, kako ih zahtijeva ANSP odgovoran za pružanje usluga i kako ih je odobrilo nadležno tijelo.
- (b) Piloti moraju dati informacije o razinama zaokružene na najbližih cijelih 30 m ili 100 stopa visinomjera zrakoplova.
- (c) Početni poziv aerodromskom kontrolnom tornju

Zrakoplovima kojima se pruža aerodromska kontrola početni poziv mora sadržavati:

1. oznaku jedinice ATS koju se poziva;
2. pozivni znak i, kod zrakoplova iz kategorije jake vrtložne turbulencije, riječ 'heavy' (teško) ili 'super' ako je nadležno tijelo taj zrakoplov tako identificiralo;
3. poziciju i



4. dodatne elemente, kako ih zahtjeva ANSP odgovoran za pružanje usluga i kako ih je odobrilo nadležno tijelo.

**SERA.14070 Testni postupci**

- (a) Testni prijenosi moraju imati sljedeću strukturu:

1. identifikacija postaje koju se poziva;
2. identifikacija postaje koja poziva;
3. riječi ‚RADIO CHECK‘ (‚provjera radiopostaje‘);
4. frekvencija koja se upotrebljava.

- (b) Odgovor na testni prijenos mora biti sljedeći:

1. identifikacija postaje koja zahtijeva test;
2. identifikacija postaje koja odgovara;
3. informacije koje se odnose na čujnost postaje koja zahtijeva testni prijenos;

- (c) Kada se testovi obave, mora se upotrebljavati sljedeća ljestvica čujnosti:

Ljestvica čujnosti

- (1) 1 – nerazumljivo/ne čujemo se
- (2) 2 – čujemo se povremeno
- (3) 3 – čujemo se s poteškoćama
- (4) 4 – čujemo se
- (5) 5 – čujemo se savršeno

**SERA.14075 Razmjena poruka**

- (a) Poruke moraju biti sažete i nedvosmislene, u njima se, uvijek kada je dostupna, upotrebljava standardna frazeologija.

1. Kada je šalje zrakoplov, potvrda primitka poruke mora sadržavati pozivni znak tog zrakoplova.
2. Kada potvrdu primitka šalje jedinica ATS zrakoplovu, ona mora sadržavati pozivni znak tog zrakoplova iza čega, ako se smatra potrebnim, slijedi pozivni znak te jedinice ATS.

- (b) Kraj razgovora.

Radiotelefonsku komunikaciju mora završiti jedinica ATS prijamna postaja ili zrakoplov, upotrebljavajući svoj pozivni znak.

- (c) Ispravke i ponavljanja

1. Kada je u prijenosu učinjena pogreška, mora se izgovoriti riječ ‚CORRECTION‘, ponavlja se posljednja ispravna skupina ili fraza, a zatim se prenosi ispravna verzija.
2. Ako se ispravak može najbolje provesti ponavljanjem cijele poruke, prije drugog prijenosa poruke mora se upotrijebiti fraza ‚CORRECTION, I SAY AGAIN‘.
3. Ako prijamna postaja sumnja u ispravnost primljene poruke, mora se zahtijevati ponavljanje cijele poruke ili njezinog dijela.

4. Ako se zahtijeva ponavljanje cijele poruke, moraju se izgovoriti riječi ‚SAY AGAIN‘. Ako se zahtijeva ponavljanje dijela poruke, mora se izgovoriti fraza: ‚SAY AGAIN ALL BEFORE‘ i zatim prva riječ koja je ispravno primljena ili ‚SAY AGAIN...‘ (riječ prije dijela koji nije prenesen) TO (do)... (riječ nakon dijela koji nije prenesen) ili ‚SAY AGAIN ALL AFTER‘ i posljednja ispravno primljena riječ.
- (d) Ako se provjerom ispravnosti ponavljanja opaze neispravni elementi, na kraju ponavljanja moraju se prenijeti riječi ‚NEGATIVE I SAY AGAIN‘, a nakon toga i ispravna verzija dotičnih elemenata.

#### **SERA.14080 Praćenje komunikacija/vrijeme rada**

- (a) Tijekom leta zrakoplov prati komunikacije kako to zahtijeva nadležno tijelo i ne prekida nadzor, osim zbog sigurnosnih razloga, a da o tome ne obavijesti relevantnu jedinicu ATS.
1. Zrakoplov na dugim prekomorskim letovima ili na letovima preko određenih područja nad kojima se zahtijeva opremljenost odašiljačem signala za lociranje u hitnim slučajevima (ELT), mora neprestano pratiti VHF frekvenciju za slučaj opasnosti 121,5 MHz, osim u razdobljima kada zrakoplov komunicira na drugim kanalima VHF-a ili kada se zbog ograničenja opreme smještene na zrakoplovu ili obaveza u pilotskoj kabini ne mogu istodobno pratiti dva kanala.
  2. Zrakoplov neprestano prati VHF frekvenciju za slučaj opasnosti od 121,5 MHz u područjima ili na rutama na kojima postoji mogućnost od presretanja zrakoplova ili drugih rizičnih situacija i takav je zahtjev utvrdilo nadležno tijelo.
- (b) Zrakoplovne postaje neprestano slušaju VHF kanal za hitne slučajeve na 121,5 MHz tijekom radnog vremena jedinica na kojima je on instaliran. Kada su dvije ili više takvih postaja smještene zajedno, taj se zahtjev ispunjava praćenjem kanala na 121,5 MHz na jednoj od njih.
- (c) Kada je nužno da zrakoplov ili jedinica ATS iz bilo kojih razloga prekine taj rad, oni, ako je moguće, o tome obavješćuju druge relevantne postaje i daju im vrijeme za koje se očekuje da će taj rad biti nastavljen. Kada se rad nastavi, o tome se obavješćuju ostale relevantne postaje. Kada je prekid rada nužno produljiti nakon vremena iz prvotne obavijesti, ako je moguće, šalje se ispravljeno vrijeme nastavka rada točno ili približno u to vrijeme.

#### **SERA.14085 Upotreba prijenosa u slijepo**

- (a) Kada zrakoplov ne uspije uspostaviti kontakt na za to određenom kanalu, na prethodno korištenom kanalu ili na drugom kanalu koji odgovara toj ruti i ne uspije nikakvim sredstvima koje ima na raspolaganju uspostaviti komunikaciju s odgovarajućom jedinicom ATS, drugom jedinicom ATS ili drugim zrakoplovom, taj zrakoplov šalje poruku dvaput na za to određenom kanalu (ili kanalima), a prije nje šalje frazu ‚TRANSMITTING BLIND‘ (emitiram u slijepo) te, ako je nužno, u njoj navodi primatelje kojima je poruka namijenjena.
- (b) Kada zrakoplov ne može uspostaviti komunikaciju zbog kvara prijavnika, on šalje izvješća u predviđena vremena, ili pozicije, na kanalu u upotrebi, a prije njih šalje frazu ‚TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE‘ (emitiram u slijepo zbog kvara prijavnika). Zrakoplova mora:
1. poslati željenu poruku i ponavljati je u cijelosti;
  2. navesti vrijeme sljedećeg planiranog prijenosa;
  3. kada mu se pruža ATS, poslati informacije o namjeri zapovjednika zrakoplova u pogledu nastavka leta.

#### **SERA.14087 Upotreba komunikacijske tehnike prosljeđivanja**

- (a) Kada jedinica ATS ne uspije uspostaviti kontakt sa zrakoplovom nakon poziva na frekvencijama za koje se smatra da taj zrakoplov sluša, ona mora:
1. zahtijevati od ostalih jedinica ATS da joj pomognu pozivanjem tog zrakoplova i, prema potrebi, prosljeđivanjem komunikacijskog prometa i

2. zahtijevati od zrakoplova na toj ruti da pokuša uspostaviti komunikaciju s dotičnim zrakoplovom i, prema potrebi, prosljede komunikacijski promet.

(b) Odredbe iz točke (a) moraju se primjenjivati i:

1. na zahtjev relevantne jedinice ATS;
2. kada očekivano emitiranje od zrakoplova nije primljeno toliko dugo da se sumnja na prekid komunikacije.

#### **SERA.14090 Posebni komunikacijski postupci**

(a) Kretanje vozila

Frazeologije za kretanje vozila, osim traktora za vuču, na manevarskoj površini moraju biti iste kao one koje se upotrebljavaju za kretanje zrakoplova, uz iznimku uputa za voženje po tlu, u kojem slučaju se u komunikaciji s vozilima riječ ‚PROCEED‘ (‚nastavite put‘) upotrebljava umjesto riječi ‚TAXI‘ (‚vozite po tlu‘).

(b) Savjetodavna usluga u zračnom prometu

Savjetodavna usluga u zračnom prometu ne izdaje ‚odobrenja‘ nego samo ‚savjete‘ i ako zrakoplovu predlaže neki niz radnji, mora upotrebljavati riječ ‚advise (savjet/savjetujemo)‘ ili ‚suggest (prijedlog/predlažemo)‘.

(c) Ukazivanje na kategoriju jake vrtložne turbulencije

1. Za zrakoplove iz kategorije jake vrtložne turbulencije odmah nakon pozivnog znaka tog zrakoplova u početnom radiotelefonskom kontaktu između takvog zrakoplova i jedinice ATS mora se navesti riječ ‚heavy‘ (‚jaka‘)
2. Za specifične zrakoplove iz kategorije jake vrtložne turbulencije, koje je tako odredilo nadležno tijelo, odmah nakon pozivnog znaka tog zrakoplova u početnom radiotelefonskom kontaktu između takvog zrakoplova i jedinice ATS mora se navesti riječ ‚super‘ (‚veoma jaka‘).

(d) Postupci u vezi s odstupanjem zbog vremenskih uvjeta

Kada pilot počne komunicirati s ATC-om, brzi odgovor može dobiti ako upotrijebi frazu ‚WEATHER DEVIATION REQUIRED‘ (‚molim odstupanje zbog vremenskih uvjeta‘) kojom javlja želju za prvenstvom na toj frekvenciji i za odgovor ATC-a. Kada je potrebno, pilot mora početi komunikaciju pozivom hitnosti ‚PAN PAN‘ (najbolje izgovoriti triput).

#### **SERA.14095 Postupci radiotelefonske komunikacije u nevolji i hitnosti**

(a) Općenito

1. Promet poruka u nevolji i hitnosti mora obuhvaćati sve radiotelefonske poruke koje se odnose na nevolju odnosno hitna stanja. Nevolja i hitna stanja definiraju se na sljedeći način:
  - i. *Nevolja*: stanje prijeteće velike i/ili neposredne opasnosti i potrebe za neodgodivom pomoći.
  - ii. *Hitnost*: stanje koje se odnosi na sigurnost zrakoplova ili drugog vozila, ili nekih osoba na njima ili u vidokrugu, ali ne zahtijeva neodgodivu pomoć.
2. Radiotelefonski signal nevolje ‚MAYDAY‘ i radiotelefonski signal hitnosti ‚PAN PAN‘ moraju se koristiti na početku prve poruke u nevolji odnosno hitnosti. Radiotelefonski signali nevolje i hitnosti moraju se upotrijebiti na početku svake sljedeće komunikacije u nevolji i hitnosti.
3. Originator poruka upućenih zrakoplovu u stanju nevolji ili hitnosti mora ograničiti broj, veličinu i sadržaj takvih poruka na najmanju mjeru s obzirom na situaciju.

4. Ako jedinica ATS kojoj se taj zrakoplov obratio ne potvrdi primitak poruka o nevolji ili hitnosti, druge jedinice ATS moraju pružiti pomoć kako je utvrđeno u točki (b) 2. odnosno (b) 3.
5. Promet poruka o nevolji i hitnosti obično se mora odvijati na frekvenciji na kojoj je takav promet započeo sve dok se ne zaključi da će se bolja pomoć pružiti ako se taj promet prebaci na drugu frekvenciju.
6. U slučaju poruka o nevolji i hitnosti, općenito, prijenosi radiotelefonijom moraju se provoditi polagano i razgovijetno, a svaka se riječ izgovara jasno kako bi se olakšalo zapisivanje.

(b) Radiotelefonske komunikacije u nevolji

1. Radnje zrakoplova u nevolji

Osim što poruci o nevolji prethodi radiotelefonski signal nevolje ‚MAYDAY‘ u skladu s točkom (a) 2., pri čemu je najbolje da se izgovori triput, poruka o nevolji koju šalje zrakoplov koji prijavljuje stanje nevolje mora:

- i. biti na frekvenciji zrak-zemlja koja se u tom trenutku upotrebljava;
- ii. se sastojati se od što više sljedećih elemenata izgovorenih razgovijetno i, ako je moguće, sljedećim redoslijedom:
  - (A) naziva jedinice ATS kojoj se obraća (ako vrijeme i okolnosti to dopuštaju);
  - (B) identifikacije zrakoplova;
  - (C) vrsta stanja nevolje;
  - (D) namjere zapovjednika zrakoplova;
  - (E) trenutne pozicije, razine i smjera.

2. Radnje jedinice ATS kojoj se zrakoplov obratio ili prve jedinice ATS koja je potvrdila primitak poruke o nevolji

Jedinica ATS kojoj se obratio zrakoplov u nevolji ili prva jedinica ATS koja je potvrdila primitak poruke o nevolji mora:

- i. odmah potvrditi primitak poruke o nevolji;
- ii. preuzeti kontrolu nad komunikacijama ili posebno i jasno prenijeti tu odgovornost te obavijestiti zrakoplov ako je prenese i
- iii. odmah poduzeti mjere za osiguranje dostupnosti svih potrebnih informacija što je prije moguće prema:
  - (A) relevantnoj jedinici ATS;
  - (B) relevantnom operatoru zrakoplova ili njegovu predstavniku, u skladu s prethodnim sporazumima;
- iv. upozoriti ostale jedinice ATS, prema potrebi, kako bi se spriječilo prebacivanje prometa na frekvenciju komunikacije u nevolji.

3. Nametanje radiotišine

- i. Zrakoplovu u nevolji ili jedinici ATS koja kontrolira promet u nevolji mora biti dopušteno nametanje radiotišine, bilo svim postajama pokretne usluge u dotičnom području ili bilo kojoj postaji koja ometa promet u nevolji. Ovisno o okolnostima, te se upute moraju poslati ‚svim postajama‘ ili samo jednoj postaji. U oba slučaja mora se upotrijebiti fraza:
  - (A) ‚STOP TRANSMITTING‘ (prekinite emitiranje);
  - (B) radiotelefonski signal u nevolji ‚MAYDAY‘.

- ii. Upotreba signala iz točke (b) 3. i. mora biti rezervirana za zrakoplov u nevolji i za jedinicu ATS koja kontrolira promet u nevolji.
4. Radnje svih ostalih jedinica ATS/zrakoplova
- i. Komuniciranje u nevolji ima apsolutnu prednost pred svim ostalim porukama, a jedinice ATS/zrakoplovi što znaju za njega ne smiju emitirati na dotičnoj frekvenciji osim:
    - (A) ako se stanje nevolje poništi ili ako završi komunikacijski promet u nevolji;
    - (B) ako se sav komunikacijski promet u nevolji prebaci na druge frekvencije;
    - (C) kada to odobri jedinica ATS koja kontrolira komunikacije;
    - (D) ako i sami pružaju pomoć.
  - ii. Svaka jedinica ATS/zrakoplov koji znaju za komunikacijski promet u nevolji, a ne mogu sami pomoći zrakoplovu u nevolji, moraju nastaviti slušati takav promet sve dok ne postane jasno da je pomoć pružena.
5. Završetak komunikacija u nevolji i radiotišine
- i. Kada zrakoplov više nije u nevolji, on mora emitirati poruku kojom se poništava stanje nevolje.
  - ii. Kada jedinica ATS koja je kontrolirala komunikaciju u nevolji sazna da je stanje nevolje završeno, ona odmah mora poduzeti mjere kako bi osigurala da ta informacija što je prije moguće postane dostupna:
    - (A) relevantnim jedinicama ATS;
    - (B) dotičnom operatoru zrakoplova ili njegovu predstavniku, u skladu s prethodnim sporazumima.
  - iii. Komunikacija u nevolji i stanje radiotišine mora se završiti prijenosom poruke s frazom ‚DISTRESS TRAFFIC ENDED‘ (promet u nevolji završen) na frekvenciji ili frekvencijama u upotrebi za taj promet u nevolji. Tu poruka mora poslati samo jedinica ATS koja kontrolira te komunikacije kada je, nakon primitka poruke propisane u točki (b) 5. i., za to ovlasti nadležno tijelo.
- (c) Radiotelefonske komunikacije u hitnosti
1. Radnje zrakoplova koji prijavi stanje hitnosti, osim kako je navedeno u točki (c) 4.
- Osim što poruci o hitnosti prethodi radiotelefonski signal hitnosti ‚PAN PAN‘ u skladu s točkom (a) 2., pri čemu je najbolje da se izgovori triput, a svaka se riječ iz skupine izgovara kao francuska riječ ‚panne‘, poruka o hitnosti koju šalje zrakoplov koji prijavljuje stanje hitnosti mora:
- i. biti poslana na frekvenciji zrak-zemlja koja se u tom trenutku upotrebljava;
  - ii. sastojati se od onoliko sljedećih elemenata koliko je potrebno, izgovorenih razgovijetno i, ako je moguće, sljedećim redoslijedom:
    - (A) naziva jedinice ATS kojoj se obraća;
    - (B) identifikacije zrakoplova;
    - (C) vrste stanja hitnosti;
    - (D) namjere zapovjednika zrakoplova;
    - (E) trenutačne pozicije, razine i smjera;
    - (F) svih drugih korisnih informacija.

2. Radnje jedinice ATS kojoj se zrakoplov obratio ili prve jedinice ATS koja je potvrdila primitak poruke o hitnosti

Jedinica ATS kojoj se obratio zrakoplov koji prijavljuje stanje hitnosti ili prva jedinica ATS koja je potvrdila primitak poruke o hitnosti mora:

- i. potvrditi primitak poruke o hitnosti;
- ii. odmah poduzeti mjere za osiguravanje da sve potrebne informacije postanu dostupne što je prije moguće:
  - (A) relevantnoj jedinici ATS;
  - (B) relevantnom operatoru zrakoplova ili njegovu predstavniku, u skladu s prethodno sklopljenim sporazumima;
- iii. ako je potrebno, preuzeti kontrolu komunikacija.

3. Radnje svih ostalih jedinica ATS/zrakoplova

Komunikacije u hitnosti imaju prednost pred svim drugim komunikacijama osim onih u nevolji i sve jedinice ATS/zrakoplovi moraju se pobrinuti da ne ometaju prijenos komunikacijskog prometa u hitnosti.

4. Radnje zrakoplova koji služi za medicinski prijevoz

- i. Upotrebom signala opisanog u točki (c) 4. ii. mora se upozoriti na to da se poruka koja slijedi odnosi na zaštićeni medicinski prijevoz u skladu sa Ženevskim konvencijama iz 1949. i dodatnim protokolima.
- ii. Radi potreba najave i identifikacije zrakoplova koji služi za medicinski prijevoz, nakon emitiranja radiotelefonskog signala hitnosti ‚PAN PAN‘, za koji je najbolje da se izgovori triput, a svaka se riječ iz skupine izgovara kao francuska riječ ‚panne‘, mora slijediti radiotelefonski signal za sanitetski prijevoz ‚MAY-DEE-CAL‘ (‚ME-DI-KAL‘), koji se izgovara kao u francuskom jeziku ‚médical‘. Upotrebom prethodno opisanih signala upozorava se na to da se poruka koja slijedi odnosi na zaštićeni medicinski prijevoz.

Porukom se moraju prenijeti sljedeći podaci:

- (A) pozivni znak ili neki drugi priznati element za identifikaciju medicinskih prijevoza;
  - (B) pozicija medicinskih prijevoza;
  - (C) broj i vrsta medicinskih prijevoza;
  - (D) predviđena ruta;
  - (E) predviđeno vrijeme na ruti te vrijeme odlaska i dolaska, prema potrebi i
  - (F) sve ostale informacije kao što su visina leta, radijske frekvencije koje se prate, jezici koji se upotrebljavaju te modovi i kodovi sekundarnog nadzornog radara.
5. Radnje jedinica ATS kojima se zrakoplov obratio ili drugih postaja koje prime poruku o medicinskom prijevozu

Odredbe točaka (c) 2. i (c) 3. moraju se primjenjivati prema potrebi na jedinice ATS koje prime poruku o medicinskom prijevozu.”;

(26) **Dodatak 1.** mijenja se kako slijedi:

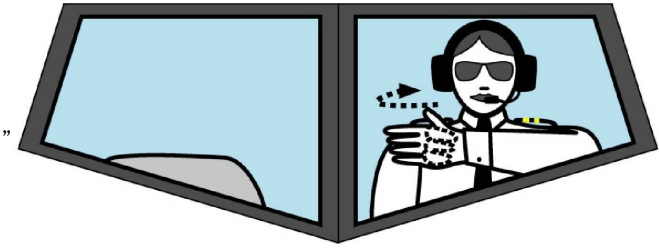
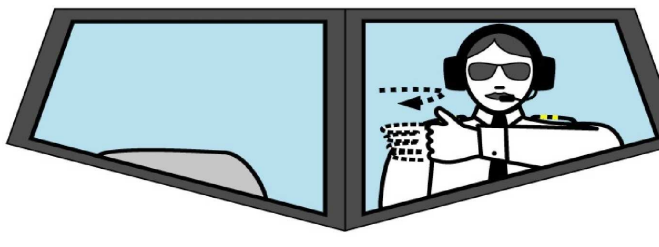

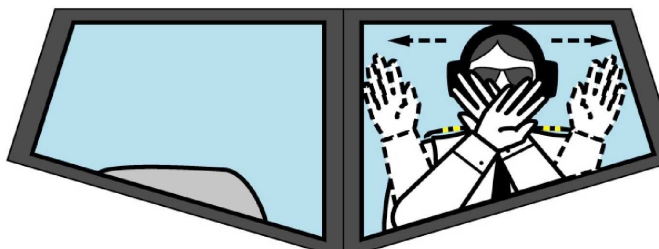

- (a) točka 1.1.2. zamjenjuje se sljedećim:

„1.1.2. Postupci telekomunikacijskog prijenosa signala nevolji i hitnosti moraju biti u skladu su s odjeljkom 14.”;

(b) u točki 3.2.4.1. tekst se zamjenjuje sljedećim:

„3.2.4.1. Križevi obojeni jednom kontrastnom bojom, bijelom na uzletno-sletnim stazama i žutom na stazama za vožnju (slika A1-6), položeni vodoravno na uzletno-sletnim stazama i stazama za vožnju ili njihovim dijelovima, znače da površina nije prikladna za kretanje zrakoplova.”;

(c) točke 4.2.1.1., 4.2.1.2. i 4.2.1.3. zamjenjuju se sljedećom ilustracijom:

	<p>(a) Kočnice upotrijebljene: podignite ruku i šaku s ispruženim prstima vodoravno ispred lica, a zatim stisnite šaku.</p>
	<p>(b) Kočnice otpuštene: podignite ruku sa stisnutom šakom vodoravno ispred lica, a zatim ispružite prste.</p>
	<p>(c) Podstavite podmetače: ruke ispružene u stranu, s dlanovima prema vani, šake prekržite ispred lica.</p>
	<p>(d) Uklonite podmetače: šake prekržene ispred lica, s dlanovima prema vani, ruke ispružite u stranu.</p>
	<p>(e) Spreman za pokretanje motora: Podignite odgovarajući broj prstiju jedne ruke, čime pokazujete broj motora koji treba pokrenuti.”;</p>

(27) u **Dodatku 2.**, točka 5.1.3. zamjenjuje se sljedećim:

„5.1.3. Svaka promjena informacija prije puštanja, prijavljena u skladu s točkom 5.1.2., mora se proslijediti dotičnoj jedinici ATS najmanje 6 sati prije predviđenog vremena puštanja, ili u slučaju istraživanja solarnih ili svemirskih poremećaja s uključenim elementom kritičnog vremena, najmanje 30 minuta prije predviđenog vremena početka operacije.”;

(28) U **Dodatku 4.** tablica se mijenja kako slijedi:

(a) u stupcu „Pružena usluga”, u polju za zračni prostor klase C, VFR vrsta leta, točka 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Usluga kontrole zračnog prometa, prometne informacije VFR/VFR (i, na zahtjev, savjet o izbjegavanju prometa,)”,

(b) u stupcu „Pružena usluga”, u polju za zračni prostor klase D, tekst koji se odnosi na VFR vrstu leta zamjenjuje se sljedećim:

„Usluga kontrole zračnog prometa, prometne informacije IFR/VFR i VFR/VFR (i na zahtjev, savjet o izbjegavanju prometa,)”,



(29) **Dodatak 5.** zamjenjuje se sljedećim:

„Dodatak 5.

**Tehničke specifikacije za motrenja iz zrakoplova i izvješća govornom komunikacijom****A. UPUTE ZA IZVJEŠĆIVANJE****PREDLOŽAK AIREP SPECIAL**

STAVKA	PARAMETAR	EMITIRANJE RADIOTELEFONSKI prema potrebi
—	Oznaka vrste poruke — posebno izvješće iz zraka	[AIREP] SPECIAL
1. dio	1	Aircraft identification (Identifikacija zrakoplova) <i>(aircraft identification) ((identifikacija zrakoplova))</i>
	2	Position (Pozicija) POSITION ( <i>latitude and longitude</i> ) (POZICIJA ( <i>zem. širina i duljina</i> )) OVER ( <i>significant point</i> ) (IZNAD ( <i>značajna točka</i> )) ABEAM ( <i>significant point</i> ) (S BOKA ( <i>značajna točka</i> )) ( <i>significant point</i> ) ( <i>bearing</i> ) ( <i>distance</i> ) (( <i>značajna točka</i> ) ( <i>orijentacija</i> ) ( <i>udaljenost</i> ))
	3	Time (Vrijeme) <i>(time) ((vrijeme))</i>
	4	Level (Razina) FLIGHT LEVEL ( <i>number</i> ) or ( <i>number</i> ) METRES or FEET (RAZINA LETA ( <i>broj</i> ) ili ( <i>broj</i> ) METARA ili STOPA) CLIMBING TO FLIGHT LEVEL ( <i>number</i> ) or ( <i>number</i> ) METRES or FEET (PENJANJE NA RAZINU LETA ( <i>broj</i> ) ili ( <i>broj</i> ) METARA ili STOPA) DESCENDING TO FLIGHT LEVEL ( <i>number</i> ) or ( <i>number</i> ) METRES or FEET (SNIŽAVANJE NA RAZINU LETA ( <i>broj</i> ) ili ( <i>broj</i> ) METARA ili STOPA)
	5	Next position and estimated time over (Sljedeća pozicija i predviđeno vrijeme na njoj) <i>(position) (time)</i> <i>((pozicija) (vrijeme))</i>
	6	Ensuing significant point (Sljedeća značajna točka) <i>(position) NEXT ((pozicija) SLJEDEĆA)</i>
2. dio	7	Estimated time of arrival (Predviđeno vrijeme dolaska) <i>(aerodrome) (time)</i> <i>((aerodrom) (vrijeme))</i>
	8	Endurance (Autonomija leta) ENDURANCE ( <i>hours and minutes</i> ) (AUTONOMIJA LETA ( <i>sati i minute</i> ))
3. dio	9	Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report (pojava koja zahtijeva posebno izvješće iz zraka): — Moderate turbulence TURBULENCE MODERATE (UMJERENA TURBULENCIJA) — Severe turbulence TURBULENCE SEVERE (JAKA TURBULENCIJA) — Moderate icing ICING MODERATE (UMJERENO ZALEĐIVANJE) — Severe icing ICING SEVERE (JAKO ZALEĐIVANJE) — Severe mountain wave MOUNTAINWAVE SEVERE (JAK PLANINSKI VAL) — Thunderstorms without hail THUNDERSTORMS (GRMLJAVINSKA OLUJA BEZ TUČE) — Thunderstorms with hail THUNDERSTORMS WITH HAIL (GRM. OLUJA S TUČOM) — Heavy dust/sandstorm DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY (JAK OLUJNI VJETAR ili JAKA PJEŠČANA OLUJA) — Volcanic ash cloud VOLCANIC ASH CLOUD (OBLAK VULKANSKOG PEPELA) — Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION (VULKANSKA AKTIVNOST PRIJE ERUPCIJE ili VULK. ERUPCIJA)

## 1. SADRŽAJ IZVJEŠĆA IZ ZRAKA

### 1.1 Izvješća o poziciji i posebna izvješća iz zraka

- 1.1.1 Odjeljak 1. predložka utvrđenog u točki A obavezan je za izvješća o poziciji i posebna izvješća iz zraka, no njegove stavke 5. i 6. mogu se izostaviti. Odjeljak 2. mora se dodati, u cijelosti ili dijelom, samo ako to zahtijeva operator ili njegov ovlaštenu predstavnik, ili ako zapovjednik zrakoplova ocijeni da je to potrebno. Odjeljak 3. mora biti uključen u posebna izvješća iz zraka.
- 1.1.2 Razlog za izdavanje posebnog izvješća iz zraka odabire se iz popisa navedenog u točki SERA.12005 (a).
- 1.1.3 Kad je riječ o posebnom izvješću iz zraka koje sadržava podatke o vulkanskoj aktivnosti, izvješće nakon leta mora se sastavljati pomoću obrasca izvješća o vulkanskoj aktivnosti (predložak VAR) utvrđenog u točki B. Svi se opaženi elementi moraju zabilježiti navesti na odgovarajućim mjestima u obrascu VAR.
- 1.1.4 Posebna izvješća iz zraka moraju se izdati što je prije moguće nakon opažanja pojave zbog koje je potrebno sastaviti posebno izvješće iz zraka.

## 2. DETALJNE UPUTE ZA IZVJEŠĆIVANJE

- 2.1 Stavke izvješća iz zraka moraju se izvijestiti redom kojim su navedene u predlošku obrasca AIREP SPECIAL (posebno izvješće iz zraka).

— OZNAKA VRSTE PORUKE. Za posebno izvješće iz zraka navesti ‚SPECIAL‘ (posebno).

### Odjeljak 1.

**Stavka 1.** – IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA. Navesti pozivni znak radiopostaje zrakoplova kako je utvrđeno u točki SERA.14050.

**Stavka 2.** – POZICIJA. Navesti poziciju kao zemljopisnu širinu (stupnjevi u obliku 2 znamenke ili stupnjevi i minute u obliku 4 znamenke, nakon čega slijedi ‚North‘ (sjever) ili ‚South‘ (jug)) i zemljopisnu dužinu (stupnjevi u obliku 3 znamenke ili stupnjevi i minute u obliku 5 znamenki, nakon čega slijedi ‚East‘ (istok) ili ‚West‘ (zapad)), ili kao značajnu točku identificiranu kodiranim oznakom (od 2 do 5 znakova), ili kao značajnu točku nakon koje slijedi orijentacija u odnosu na magnetski pol (3 znamenke) i udaljenost u nautičkim miljama od te točke. Ako je primjenjivo, prije značajne točke navesti ‚ABEAM‘ (s boka).

**Stavka 3.** – VRIJEME. Navesti vrijeme u satima i minutama UTC (4 znamenke), osim ako je navođenje vremena u minutama nakon punog sata (2 znamenke) propisano na temelju regionalnih sporazuma o zračnoj plovidbi. Vrijeme u izvješću treba biti stvarno vrijeme zrakoplova na dotičnoj poziciji, a ne vrijeme početka prijensa izvješća. Kada se izdaje posebno izvješće iz zraka, vrijeme se uvijek mora navesti u satima i minutama UTC.

**Stavka 4.** – RAZINA LETA ILI APSOLUTNA VISINA. Kada je visinomjer namješten na standardni tlak, razinu leta u izvješću navesti s 3 znamenke. Kada je namješten QNH, visinu u izvješću navesti u metrima nakon čega se dodaje ‚METRES‘ (metara), ili u stopama nakon čega se dodaje ‚FEET‘ (stopa). Navesti ‚CLIMBING‘ (penjanje) (i zatim razinu) prilikom penjanja ili ‚DESCENDING‘ (snižavanje) (i zatim razinu) prilikom snižavanja na novu razinu nakon prolaska značajne točke.

**Stavka 5.** – SLJEDEĆA POZICIJA I PREDVIĐENO VRIJEME NA TOJ POZICIJI. Navesti sljedeću točku javljanja i predviđeno vrijeme na toj točki javljanja ili navesti predviđenu poziciju koja će biti dostignuta jedan sat kasnije, u skladu s važećim postupcima izvješćivanja. Koristiti se konvencijama za podatke o poziciji navedenima u stavci 2. Navesti predviđeno vrijeme na toj poziciji. Navesti vrijeme u satima i minutama UTC (4 znamenke), osim ako je navođenje vremena u minutama nakon punog sata (2 znamenke) propisano na temelju regionalnih sporazuma o zračnoj plovidbi.

**Stavka 6.** – SLJEDEĆA ZNAČAJNA TOČKA. Nakon stavke ‚sljedeća pozicija i predviđeno vrijeme na njoj‘ navesti sljedeću značajnu točku.

### Odjeljak 2.

**Stavka 7.** – PREDVIĐENO VRIJEME DOLASKA. Navesti naziv aerodroma prvog predviđenog slijetanja, a zatim predviđeno vrijeme dolaska na taj aerodrom u satima i minutama UTC (4 znamenke).

**Stavka 8.** – AUTONOMIJA LETA. Navesti ‚ENDURANCE‘ (autonomija leta) i zatim autonomiju leta u satima i minutama (4 znamenke).

### **Odjeljak 3.**

**Stavka 9.** – POJAVA KOJA ZAHTIJEVA POSEBNO IZVJEŠĆE IZ ZRAKA. Navesti jednu od sljedećih pojava na koja je uočena ili osmotrena:

- umjerenu turbulenciju kao ‚TURBULENCE MODERATE‘ i
- jaku turbulenciju kao ‚TURBULENCE SEVERE‘.

Primjenjuju se sljedeće specifikacije:

- Umjerena – uvjeti u kojima su moguće umjerene promjene položaja i/ili visine zrakoplova, ali zrakoplov ostaje cijelo vrijeme pod kontrolom. Uobičajene su male promjene brzine. Promjene očitavanja na akcelerometru od 0,5 g do 1,0 g u težištu zrakoplova. Otežano hodanje. Osobe koje sjede osjećaju otpor sigurnosnih pojaseva. Slobodni se predmeti kreću.
- Jaka – uvjeti u kojima se događaju nagle promjene položaja i/ili visine zrakoplova; zrakoplov može u kraćim razdobljima biti izvan kontrole. Uobičajene su velike promjene brzine. Promjene očitavanja na akcelerometru veće od 1,0 g u težištu zrakoplova. Osobama koje sjede sigurnosni pojasevi silovito se napinju. Slobodni predmeti padaju i lete uokolo.
- umjereno zaleđivanje kao ‚ICING MODERATE‘, jako zaleđivanje kao ‚ICING SEVERE‘;

Primjenjuju se sljedeće specifikacije:

- Umjereno – uvjeti u kojima je promjena smjera i/ili apsolutne visine poželjna.
- Jako – uvjeti u kojima je hitna promjena smjera i/ili visine ključna.
- jaki planinski val kao ‚MOUNTAIN WAVE SEVERE‘;

Primjenjuje se sljedeća specifikacija:

- Jaki – uvjeti u kojima je brzina prateće silazne struje zraka 3,0 m/s (600 stopa/min) ili više i/ili je prisutna jaka turbulenciju.
- grmljavinska oluja bez tuče kao ‚THUNDERSTORM‘, grmljavinska oluja s tučom kao ‚THUNDERSTORM WITH HAIL‘;

Primjenjuje se sljedeća specifikacija:

Izvijestite samo o grmljavinskim olujama koje su:

- zakriveni zbog suhe mutnoće ili
- unutar oblaka ili
- rasprostranjene ili
- oblikuju olujnu liniju.
- jaki olujni vjetar s prašinom ili jaku pješčanu oluju kao ‚DUSTSTORM HEAVY‘ odnosno ‚SANDSTORM HEAVY‘;
- oblak vulkanskog pepela kao ‚VOLCANIC ASH CLOUD‘;
- vulkansku aktivnost prije erupcije ili vulkansku erupciju kao ‚PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY‘ odnosno ‚VOLCANIC ERUPTION‘;

Primjenjuje se sljedeća specifikacija:

‚Vulkanska aktivnost prije erupcije‘ u tom kontekstu znači neuobičajena i/ili sve jača vulkanska aktivnost koja može prethoditi vulkanskoj erupciji.

- 2.2 Informacije zabilježene na obrascu izvješća o vulkanskoj aktivnosti (predložak VAR) nisu za prijenos RTF-om, ali ih operator ili član posade moraju prilikom dolaska na aerodrom bez odgađanja predati aerodromskoj meteorološkoj službi. Ako takva služba nije lako dostupna, ispunjen obrazac dostavlja se u skladu s lokalnim dogovorima operatora zrakoplova i pružatelja MET-a i ATS-a.

3. PROSLJEĐIVANJE METEOROLOŠKIH INFORMACIJA PRIMLJENIH GOVORNIM KOMUNIKACIJAMA

Kada prime posebna izvješća iz zraka, jedinice ATS moraju prosljediti ta izvješća iz zraka bez odgađanja pripadajućoj službi meteorološkog bdjenja (MWO). Kako bi se osiguralo prikupljanje posebnih izvješća iz zraka u zemaljske automatizirane sustave, elementi takvih izvješća moraju se prenositi u skladu s konvencijama o podacima utvrđenima u nastavku i propisanim redoslijedom.

— PRIMATELJ. Zabilježi se pozvana postaja i, ako je nužno, prosljeđuje.

— OZNAKA VRSTE PORUKE. Za posebno izvješće iz zraka zabilježiti ‚ARS‘.

— IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA Zabilježiti identifikaciju zrakoplova služeći se konvencijom o podacima navedenom u stavku 7. plana letenja, bez razmaka između oznake operatora i registracije zrakoplova ili identifikacije leta, ako se navodi.

### Odjeljak 1.

**Stavka 0.** – POZICIJA. Zabilježiti poziciju kao zemljopisnu širinu (stupnjevi u obliku 2 znamenke ili stupnjevi i minute u obliku 4 znamenke, nakon čega slijedi, bez razmaka, N ili S) i zemljopisnu dužinu (stupnjevi u obliku 3 znamenke ili stupnjevi i minute u obliku 5 znamenki, nakon čega slijedi bez razmaka E ili W), ili kao značajnu točku identificiranu kodiranom oznakom (od 2 do 5 znakova), ili kao značajnu točku nakon koje slijedi orijentacija u odnosu na magnetski pol (3 znamenke) i udaljenost u nautičkim miljama (3 znamenke) od te točke. Ako je primjenjivo, prije značajne točke navesti ‚ABEAM‘ (s boka).

**Stavka 1.** – VRIJEME. Zabilježiti vrijeme u satima i minutama UTC (4 znamenke).

**Stavka 2.** – RAZINA LETA ILI APSOLUTNA VISINA. Kada se izvješćuje o razini leta, zabilježiti ‚F‘ i iza toga 3 znamenke (npr. ‚F310‘). Kada se izvješćuje o visini, zabilježiti je u metrima i dodajte ‚M‘, ili u stopama pa dodajte ‚FT‘. Zabilježiti ‚ASC‘ (i razinu) kada se penjete ili ‚DES‘ (i razinu) kada se snižavate.

### Odjeljak 2.

**Stavka 9.** – POJAVA KOJA ZAHTIJEVA POSEBNO IZVJEŠĆE IZ ZRAKA Zabilježiti prijavljenu pojavu kako slijedi:

— umjerenu turbulenciju kao ‚TURB MOD‘;

— jaku turbulenciju kao ‚TURB SEV‘;

— umjereno zaleđivanje kao ‚ICE MOD‘;

— jako zaleđivanje kao ‚ICE SEV‘;

— jaki planinski val kao ‚MTW SEV‘;

— grmljavinsku oluju bez tuče kao ‚TS‘;

— grmljavinsku oluju s tučom kao ‚TSGR‘;

— jaki olujni vjetar s prašinom ili jaku pješčanu oluju kao ‚HVY SS‘;

— oblak vulkanskog pepela kao ‚VA CLD‘;

— vulkansku aktivnost prije erupcije ili vulkansku erupciju kao ‚VA‘;

- tuču kao ‚GR‘;
- oblake kumulonimbusa kao ‚CB‘.

VRIJEME PRIJENOSA. Zabilježiti samo ako se prenosi Odjeljak 3.

#### 4. POSEBNE ODREDBE ZA IZVJEŠĆA O SMICANJU VJETRA I VULKANSKOM PEPELU

##### 4.1 Izvješća o smicanju vjetra

- 4.1.1 U izvješća motrenja iz zrakoplova o smicanju vjetra tijekom faza početnog penjanja i prilaženja zrakoplova mora se unijeti vrstu zrakoplova.
- 4.1.2 Ako su uvjeti smicanja vjetra u fazama početnog penjanja i prilaženja zrakoplova prijavljeni ili predviđeni, ali se nisu pojavili, zapovjednik zrakoplova mora o tome što je prije moguće obavijestiti odgovarajuću jedinicu ATS, osim ako zna da je odgovarajuću jedinicu ATS o tome već obavijestio prethodni zrakoplov.

##### 4.2 Izvješća o vulkanskoj aktivnosti nakon leta

- 4.2.1 Po dolasku zrakoplova na aerodrom, operator zrakoplova ili član letачke posade odmah mora predati ispunjeno izvješće o vulkanskoj aktivnosti aerodromskoj meteorološkoj službi ili, ako takva služba članovima letачke posade pristiglog zrakoplova nije lako dostupna, s ispunjenim obrascem mora se postupiti u skladu s lokalnim dogovorima operatora zrakoplova i MET-a i ATS-a.
- 4.2.2 Ispunjeno izvješće o vulkanskoj aktivnosti, koje prima aerodromska meteorološka služba, mora se odmah proslijediti službi meteorološkog bdjenja odgovornoj za meteorološko bdjenje u području letnih informacija u kojemu je opažena vulkanska aktivnost.

## B. OBRAZAC POSEBNOG IZVJEŠĆA IZ ZRAKA O VULKANSKOJ AKTIVNOSTI (PREDLOŽAK VAR)

PREDLOŽAK VAR: upotrebljava se za izvješćivanje nakon leta

## IZVJEŠĆE O VULKANSKOJ AKTIVNOSTI

Izvješća iz zraka iznimno su važna za procjenu opasnosti od oblaka vulkanskog pepela za operacije zrakoplova.

OPERATOR:			IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA: (kako je navedena na planu leta)			
ZAPOVJEDNIK ZRAKOPLOVA:						
ODLAZNI AERODROM:	DATUM:	VRIJEME, UTC:	DOLAZNI AERODROM:	DATUM:	VRIJEME, UTC:	
PRIMATELJ			POSEBNO IZVJEŠĆE IZ ZRAKA			
Stavke od 1. do 8. odmah javiti jedinici ATS s kojom ste u kontaktu.						
1) IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA			2) POZICIJA			
3) VRIJEME			4) RAZINA LETA ILI APSOLUTNA VISINA			
5) VULK. AKTIVNOST ZAMIJEĆENA NA (pozicija ili smjer, procijenjena razina oblaka pepela i udaljenost od zrakoplova)						
6) TEMPERATURA ZRAKA			7) VJETAR (SPOT WIND)			
8) DODATNE INFORMACIJE			Drugo _____			
OTKRIVEN SO <sub>2</sub>	da <input type="checkbox"/>	ne <input type="checkbox"/>				
Dodir s pepelom	da <input type="checkbox"/>	ne <input type="checkbox"/>	(kratak opis aktivnosti, posebno vertikalna i lateralna raširenost oblaka pepela i, kad je moguće, horizontalno kretanje, brzina rasta itd.)			
Nakon slijetanja ispunite stavke od 9. do 16. i obrazac telefaksom pošaljite na: (broj telefaksa daje meteorološko tijelo na temelju lokalnih dogovora meteorološkog tijela i predmetnog operatora)						
9) GUSTOĆA OBLAKA PEPELA	<input type="checkbox"/>	(a) rijedak	<input type="checkbox"/>	(b) umjereno gust	<input type="checkbox"/>	(c) vrlo gust
10) BOJA OBLAKA PEPELA	<input type="checkbox"/>	(a) bijela	<input type="checkbox"/>	(b) svijetlosiva	<input type="checkbox"/>	(c) tamnosiva
	<input type="checkbox"/>	(d) crna	<input type="checkbox"/>	(e) druga _____		
11) ERUPCIJA	<input type="checkbox"/>	(a) neprekidna	<input type="checkbox"/>	(b) povremena	<input type="checkbox"/>	(c) nije vidljivo
12) MJESTO AKTIVNOSTI	<input type="checkbox"/>	(a) vrh	<input type="checkbox"/>	(b) sa strane	<input type="checkbox"/>	(c) jedno
	<input type="checkbox"/>	(d) više od jednog	<input type="checkbox"/>	(e) nije zamijećeno		
13) DRUGA ZAMIJEĆENA OBILJEŽJA ERUPCIJE	<input type="checkbox"/>	(a) munje	<input type="checkbox"/>	(b) užarenost	<input type="checkbox"/>	(c) veliko kamenje
	<input type="checkbox"/>	(d) ispadanje pepela	<input type="checkbox"/>	(e) gljivasti oblak	<input type="checkbox"/>	(f) sve navedeno
14) UTJECAJ NA ZRAKOPLOV	<input type="checkbox"/>	(a) komunikacija	<input type="checkbox"/>	(b) navigacijski sustavi	<input type="checkbox"/>	(c) motori
	<input type="checkbox"/>	(d) pitot statički	<input type="checkbox"/>	(e) vjetroman	<input type="checkbox"/>	(f) prozori
15) DRUGO DJELOVANJE	<input type="checkbox"/>	(a) turbulencija	<input type="checkbox"/>	(b) Elмова vatra	<input type="checkbox"/>	(c) drugi dimovi
16) DRUGE INFORMACIJE (Sve informacije koje još smatrate korisnima.);						

(30) dopuna Priloga mijenja se kako slijedi:

(a) tablica kojom se upućuje na Prilog 2. ICAO-a mijenja se kako slijedi:

i. naslov se zamjenjuje sljedećim:

**„Prilog 2. ICAO-a**

**Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Priloga 2. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, kako je izmijenjena.”;**

ii. polja koja se odnose na „Razliku A2-04” zamjenjuju se sljedećim:

<b>„Razlika A2-04</b>	
Prilog 2. ICAO-a Poglavlje 3. 3.3.1.2.	Prilog 2. ICAO-a, 3.3.1.2. zamjenjuje se točkom SERA.4001 (b) Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012. Razlike između tog standarda ICAO-a i te uredbe Unije su sljedeće: — U pogledu letova VFR planiranih preko međunarodnih granica uredba Unije (točka SERA.4001 (b) 5.) razlikuje se od standarda ICAO-a iz Priloga 2., 3.3.1.2. (e) dodatkom podcrtanog teksta kako slijedi: <i>„svakog leta preko međunarodnih granica, ako dotične države ne propisuju drukčije.”</i> — U pogledu letova VFR i IFR koji su planirani kao noćni letovi u točku SERA.4001 (b) 6. te uredbe Unije umeće se sljedeći zahtjev: <i>„6. svakog leta koji je planiran kao noćni let ako nije u blizini aerodroma”;</i>

(b) polja koja se odnose na „Razliku A2-06” brišu se,

(c) sljedeće nove tablice kojima se upućuje na Prilog 3. ICAO-u i Prilog 10. ICAO-u umeću se ispod tablice kojom se upućuje na Prilog 2. ICAO-u:

**„Prilog 3. ICAO-a**

**Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Priloga 3. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, kako je izmijenjena.**

<b>Razlika A3-01</b>	
Prilog 3. ICAO-a Poglavlje 5.	Nova odredba. U točki SERA.12005 Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 navodi se: (b) Nadležna tijela prema potrebi moraju propisati druge uvjete o kojima svi zrakoplovi moraju izvješćivati kada na njih naiđu ili ih opaze.

## Prilog 10. ICAO-a

Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Priloga 10. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, kako je izmijenjena.

Razlika A10-01	
Prilog 10. ICAO-a Svezak II. Poglavlje 5. 5.2.1.4.1.	<p>Prilog 10. ICAO-a, svezak II., poglavlje 5.2.1.4.1. prenesen je u točku SERA.14035 Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 uz neke razlike. Razlike između tog standarda ICAO-a i te uredbe Unije su sljedeće:</p> <p>SERA.14035 Prijenos brojeva u radiotelefoniji</p> <p>(a) Prijenos brojeva</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu pozivnog znaka zrakoplova, smjera leta, uzletno-sletne staze, smjera i brzine vjetrova moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno.       <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Razine leta moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, <u>osim u slučaju razina leta u cijelim stoticama.</u></li> <li>ii. Postavke visinomjera moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, osim u slučaju postavke od 1 000 hPa koja se prenosi kao ‚ONE THOUSAND‘.</li> <li>iii. Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu kodova transpondera moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, <u>osim što se, ako kodovi transpondera sadržavaju samo cijele tisućice, te informacije prenose izgovaranjem znamenke u broju tisućica nakon koje se izgovara riječ ‚THOUSAND‘.</u></li> </ol> </li> <li>2. Svi se brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu ostalih informacija, osim onih opisanih u točki (a) 1., moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, osim što se svi brojevi koji sadržavaju cijele stotice i cijele tisućice prenose izgovaranjem svake znamenke u broju stotica ili tisućica nakon čega slijedi riječ ‚HUNDRED‘ za stotice, odnosno ‚THOUSAND‘ za tisućice. Kombinacija tisućica i cijelih stotica moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke u broju tisućica, nakon kojih slijedi riječ ‚THOUSAND‘, a zatim i broj stotica nakon kojega slijedi riječ ‚HUNDRED‘.</li> <li>3. Kada postoji potreba za razjašnjenjem prenesenog broja u cijelim tisućicama i/ili stoticama, taj se broj mora prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno.</li> <li>4. Kada se informacije u pogledu relativne orijentacije prema nekom objektu ili prometu u koliziji daju u obliku brojki na satu s 12 odjeljaka, ta se informacija mora dati izgovaranjem tih brojki u obliku ‚TEN O‘CLOCK‘ (na 10 sati) ili ‚ELEVEN O‘CLOCK‘ (na 11 sati).</li> <li>5. Brojevi s decimalnom točkom moraju se prenositi kako je propisano u točki (a) 1., pri čemu se decimalna točka u odgovarajućem slijedu naznači riječju ‚DECIMAL‘.</li> <li>6. Za identifikaciju kanala prijenosa u radiotelefonskim komunikacijama u visokofrekvencijskom pojasu (VHF) mora se upotrebljavati svih šest znamenki brojičane oznake, osim ako su i peta i šesta znamenka nule, tada se moraju upotrebljavati samo prve četiri znamenke.</li> </ol>



<b>Razlika A10-02</b>	
Prilog 10. ICAO-a Svezak II. Poglavlje 5. 5.2.1.7.3.2.3.	Prilog 10. ICAO-a, svezak II., poglavlje 5.2.1.7.3.2.3. prenesen je u točku SERA.14055 Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 uz jednu razliku. Razlika između tog standarda ICAO-a i te uredbe EU-a sljedeća je:  SERA.14055 Postupci u radiotelefoniji  (b) 2. U odgovoru na prethodno navedene pozive mora se upotrebljavati pozivni znak postaje koja poziva, nakon kojega slijedi pozivni znak postaje koja odgovara, što se mora smatrati pozivom postaji koja poziva za nastavak prijenosa. <u>Za prijenose komunikacija unutar jedne jedinice ATS, pozivni znak jedinice ATS može se izostaviti kada to odobri nadležno tijelo.</u> ;

(d) tablica kojom se upućuje na Prilog 11. ICAO-a mijenja se kako slijedi:

i. naslov se zamjenjuje sljedećim:

**„Prilog 11. ICAO-a**

**Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Priloga 11. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, kako je izmijenjena.”;**

ii. polja koja se odnose na razliku A11-06 zamjenjuju se sljedećim:

<b>„Razlika A11-06</b>	
Prilog 11. ICAO-a Poglavlje 3.	Nova odredba. U točki SERA.5010 Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 navodi se:  <b>SERA.5010 Specijalni letovi VFR u kontroliranim zonama</b>  Obavljanje specijalnih letova VFR može se dozvoliti u kontroliranoj zoni na temelju odobrenja ATC. Osim kada nadležno tijelo izda dozvolu za helikoptere u posebnim slučajevima, kao što su, ali bez ograničavanja time, letovi u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći te operacije traganja i spašavanja kao i vatrogasni letovi, moraju se primjenjivati sljedeći dodatni uvjeti:  (a) takvi letovi smiju se provoditi samo danju, osim ako je nadležno tijelo odobrilo drukčije;  <del>(a)</del> (b) uvjeti koje primjenjuje pilot:  1. izvan oblaka i s površinom na vidiku;  2. vidljivost u letu je najmanje 1 500 m ili za helikoptere najmanje 800 m;  3. let pri brzini od najviše 140 čvorova IAS da se omogući pravodobno uočavanje ostalog prometa ili mogućih prepreka radi izbjegavanja sudara; i  (c) jedinica kontrole zračnog prometa ne smije izdati odobrenje za specijalni VFR let zrakoplovu za uzlijetanje s aerodroma unutar kontroliranog područja ni slijetanje na takav aerodrom, ili ulaz u aerodromsku prometnu zonu ili aerodromski prometni krug kada su prijavljeni meteorološki uvjeti na tom aerodromu ispod sljedećih minimuma:  <del>(b)</del> ATC:  <del>1. samo danju ako nadležno tijelo ne dopusti drukčije;</del> <del>2.</del> 1. vidljivost pri tlu iznosi najmanje 1 500 m ili za helikoptere najmanje 800 m;  2. baza oblaka je ispod 180 m (600 stopa).”.