

## POPRAVKI

**Popravek Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012 z dne 26. septembra 2012 o določitvi skupnih pravil zračnega prometa in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010**

(Uradni list Evropske unije L 281 z dne 13. oktobra 2012)

Stran 1, naslov:

*besedilo:* „o določitvi skupnih pravil zračnega prometa in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010“

*se glasi:* „o določitvi skupnih pravil letenja in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010“.

Stran 1, uvodna izjava 1:

*besedilo:* „V skladu z Uredbo (ES) št. 551/2004 in Uredbo (ES) št. 216/2008 mora Komisija sprejeti izvedbene predpise, s katerimi sprejme ustrezne določbe o pravilih zračnega prometa, ki temeljijo na standardih in priporočenih praksah Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), in uskladi uporabo razvrstitve zračnega prostora ICAO z namenom, da se zagotovi nemoteno izvajanje varnih in učinkovitih storitev zračnega prometa na enotnem evropskem nebu.“

*se glasi:* „V skladu z Uredbo (ES) št. 551/2004 in Uredbo (ES) št. 216/2008 mora Komisija sprejeti izvedbene predpise, s katerimi sprejme ustrezne določbe o pravilih letenja, ki temeljijo na standardih in priporočenih praksah Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), in uskladi uporabo klasifikacije zračnega prostora ICAO z namenom, da se zagotovi nemoteno izvajanje varnih in učinkovitih storitev zračnega prometa na enotnem evropskem nebu.“

Stran 1, uvodna izjava 2:

*besedilo:* „Eurocontrol je bil v skladu s členom 8(1) Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba <sup>(3)</sup> pooblaščen za pomoč Komisiji pri razvoju izvedbenih predpisov, ki določajo ustrezne določbe o pravilih zračnega prometa na podlagi standardov in priporočenih praks ICAO, in uskladitvi uporabe razvrstitve zračnega prostora ICAO.“

*se glasi:* „Eurocontrol je bil v skladu s členom 8(1) Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba <sup>(3)</sup> pooblaščen za pomoč Komisiji pri razvoju izvedbenih predpisov, ki določajo ustrezne določbe o pravilih letenja na podlagi standardov in priporočenih praks ICAO in usklajujejo uporabo klasifikacije zračnega prostora ICAO.“

Stran 1, uvodna izjava 5 in stran 2, uvodna izjava 6:

*besedilo:* „pravila zračnega prometa“

*se glasi:* „pravila letenja“.

Stran 2, člen 1(1):

*besedilo:* „pravil zračnega prometa“

*se glasi:* „pravil letenja“.

Stran 2, člen 1(2)(b):

*besedilo:* „registracijske oznake“

*se glasi:* „registrske oznake“.

Stran 2, člen 2(2):

*besedilo:* „pri izvajanju služb“

*se glasi:* „pri zagotavljanju služb“.

Stran 2, člen 2(4):

*besedilo:* „pot letenja s svetovalno službo“

*se glasi:* „zračna pot s svetovalno službo“.

Stran 3, člen 2(5):

*besedilo:* „ki niso potrebni za običajno letenje ali usposabljanje za licence ali uvrstitve, ki niso uvrstitve za akrobatsko letenje;“

*se glasi:* „ki niso potrebni za običajno letenje ali usposabljanje za licence ali ratinge, ki niso ratingi za akrobatsko letenje;“.

Stran 3, člen 2(6):

*besedilo:* „letališče‘ pomeni opredeljeno območje (vključno z vsemi objekti, napravami in opremo) na kopnem ali vodi ali na nepremični, nepremični vodni ali plavajoči strukturi, ki se v celoti ali delno uporablja za prilete, vzlete ali premikanje zrakoplovov po površini;“

*se glasi:* „letališče‘ pomeni opredeljeno območje (vključno z vsemi objekti, napravami in opremo) na kopnem ali vodi ali na nepremični, nepremični vodni ali plavajoči konstrukciji, ki se v celoti ali delno uporablja za prihode, odhode in premikanje zrakoplovov po površini;“.

Stran 3, člen 2(7):

*besedilo:* „letališka kontrolna služba‘ pomeni službo za kontrolo zračnega prometa za letališki promet;“

*se glasi:* „služba letališke kontrole zračnega prometa‘ pomeni službo kontrole zračnega prometa za letališki promet;“.

Stran 3, člen 2(8):

*besedilo:* „službo za kontrolo zračnega prometa“

*se glasi:* „službo kontrole zračnega prometa“.

Stran 3, člen 2(9), stran 4, člen 30(a)(2), stran 15, Priloga, oddelek 3, SERA 3210(d)(3), stran 15, Priloga, oddelek 3, SERA 3210(d)(4)(i) in stran 16, Priloga, SERA 3210(d)(4)(iv):

*besedilo:* „manevrskem prostoru“

*se glasi:* „manevrskih površinah“.

Stran 3, člen 2(11):

*besedilo:* „območje letališkega prometa“

*se glasi:* „cona letališkega prometa“.

Stran 3, člen 2(14):

*besedilo:* „frekvencah za nevarnost in nujno pomoč“

*se glasi:* „frekvencah nevarnosti prve in druge stopnje“.

Stran 3, člen 2(17):

*besedilo:* „da pilota obvešča o zrakoplovih, ki utegnejo povzročiti konfliktno situacijo in so tudi opremljeni z radarskimi odzivniki SSR;“

*se glasi:* „da pilota obvešča o potencialno konfliktnih zrakoplovih, ki so tudi opremljeni z radarskimi odzivniki SSR;“.

Stran 3, člen 2(19):

*besedilo:* „naslov zrakoplova“

*se glasi:* „koda zrakoplova“.

Stran 3, člen 2(21):

*besedilo:* „informacije AIRMET‘ pomenijo informacije, ki jih objavi meteorološka opazovalnica v zvezi s pojavom ali predvidenim nastankom nekaterih vremenskih pojavov na poti, ki lahko vplivajo na varnost operacij zrakoplovov na majhnih višinah in niso bile vključene že v napoved, izdano za lete na majhnih višinah v zadevnem letalskem informativnem območju ali njegovem podobmočju;“

*se glasi:* „informacije AIRMET‘ pomenijo informacije, ki jih objavi meteorološka služba bdenja v zvezi z nastankom ali predvidenim nastankom določenih vremenskih pojavov na poti, ki lahko vplivajo na varnost operacij zrakoplovov na nižjih višinah, in niso bile vključene že v napoved, izdano za lete na nižjih višinah v zadevnem območju z informacijami za letenje ali njegovem podobmočju;“.

Stran 3, člen 2(23):

*besedilo:* „kontrolna radijska postaja zrak–zemlja‘ pomeni letalsko telekomunikacijsko postajo, ki je odgovorna predvsem za obravnavanje komunikacij v zvezi z upravljanjem in nadzorom zrakoplova v danem območju;“

*se glasi:* „kontrolna radijska postaja zrak–zemlja‘ pomeni letalsko telekomunikacijsko postajo, ki je primarno odgovorna za vodenje komunikacij v zvezi z upravljanjem in kontrolo zrakoplova v danem območju;“.

Stran 3, člen 2(25):

*besedilo:* „nizko letenje nad vozno stezo‘ pomeni gibanje helikopterja/VTOL nad površino letališča, običajno s talnim učinkom in hitrostjo na tleh, ki je praviloma manjša od 37 km/h (20 vozlov);“

*se glasi:* „nadletanje‘ pomeni gibanje helikopterja/VTOL nad površino letališča, običajno s talnim učinkom in hitrostjo glede na zemljo, ki je praviloma manjša od 37 km/h (20 vozlov);“.

Stran 3, člen 2(26):

*besedilo:* „voznji po letališkem manevrskem prostoru;“

*se glasi:* „premikanjem po manevrski površini letališča;“.

Stran 3, člen 2(27):

*besedilo:* „za zagotavljanje možnega razdvajanja med zrakoplovi;“

*se glasi:* „za zagotavljanje razdvajanja, kolikor je mogoče, med zrakoplovi;“.

Stran 4, člen 2(28):

*besedilo:* „dovoljenje kontrole zračnega prometa“ pomeni dovoljenje, da lahko zrakoplov nadaljuje pot pod pogoji, ki jih opredeli enota za kontrolo zračnega prometa;“

*se glasi:* „dovoljenje kontrole zračnega prometa“ pomeni dovoljenje zrakoplovu, da nadaljuje pod pogoji, ki jih opredeli enota kontrole zračnega prometa;“.

Stran 4, člen 2(29):

*besedilo:* „izvedbo določenega ukrepa;“

*se glasi:* „izvedbo določenega dejanja;“.

Stran 4, člen 2(30):

*besedilo:* „služba za kontrolo zračnega prometa“

*se glasi:* „služba kontrole zračnega prometa“.

Stran 4, člen 2(31):

*besedilo:* „enota za kontrolo zračnega prometa“ je splošni izraz, ki ima več pomenov: območni kontrolni center, priletna kontrolna enota ali letališki kontrolni stolp;“

*se glasi:* „enota kontrole zračnega prometa“ je splošni izraz, ki ima več pomenov: center območne kontrole, enota priletne kontrole ali letališki kontrolni stolp;“.

Stran 4, člen 2(32):

*besedilo:* „letalska informacijska služba, alarmna služba, svetovalna služba zračnega prometa, služba za kontrolo zračnega prometa (območna kontrolna služba, služba za priletno kontrolo ali letališka kontrolna služba);“

*se glasi:* „služba informacij za letenje, alarmna služba, svetovalna služba zračnega prometa, služba kontrole zračnega prometa (služba območne kontrole, služba priletne kontrole ali služba letališke kontrole zračnega prometa);“.

Stran 4, člen 2(34):

*besedilo:* „urad službe za informacije o zračnem prometu“ pomeni enoto, ki je ustanovljena za prejemanje poročil o storitvah zračnega prometa in načrtih letov, predloženih pred odhodom;“

*se glasi:* „urad službe zrakoplovnih informacij“ pomeni enoto, ki je ustanovljena za sprejemanje poročil o storitvah zračnega prometa in načrtov letov, predloženih pred odhodom;“.

Stran 4, člen 2(35):

*besedilo:* „enota za kontrolo zračnega prometa, letalski informacijski center, letališka enota letalske informacijske službe ali urad službe za informacije o zračnem prometu;“

*se glasi:* „enota kontrole zračnega prometa, center informacij za letenje, enota letališke službe informacij za letenje ali urad službe zrakoplovnih informacij;“.

Stran 4, člen 2(36):

*besedilo:* „zračna pot“ pomeni nadzorovano območje ali del nadzorovanega območja, ki je določeno v obliki koridorja;“

*se glasi:* „zračna pot“ pomeni kontrolirano območje ali del kontroliranega območja, ki je določeno v obliki koridorja;“.

Stran 4, člen 2(38):

*besedilo:* „nadomestno letališče‘ pomeni letališče, na katerega se lahko usmeri zrakoplov, kadar ni mogoče ali ni priporočljivo nadaljevati leta proti letališču načrtovanega pristanka ali pristati na njem. Nadomestna letališča vključujejo:

- (a) ‚nadomestno vzletno letališče‘ pomeni nadomestno letališče, na katerem lahko zrakoplov pristane, če je to potrebno takoj po vzletu in ni mogoče uporabiti vzletnega letališča;
- (b) ‚nadomestno rutno letališče‘ pomeni letališče, na katerem bi lahko zrakoplov pristal po ugotovitvi neobičajnega ali nevarnega stanja na poti;
- (c) ‚nadomestno rutno ETOPS letališče‘ pomeni primerno in ustrezno nadomestno letališče, na katerem bi lahko zrakoplov pristal, če odpove motor ali se ugotovi drugo neobičajno ali nevarno stanje na poti v operaciji ETOPS;
- (d) ‚nadomestno namembno letališče‘ pomeni nadomestno letališče, na katerega se lahko usmeri zrakoplov, kadar ni mogoče ali ni priporočljivo pristati na letališču načrtovanega pristanka;“

*se glasi:* „nadomestno letališče‘ pomeni letališče, proti kateremu lahko nadaljuje zrakoplov, kadar postane nemogoče ali nepriporočljivo nadaljevati let proti letališču načrtovanega pristanka ali pristati na njem. Nadomestna letališča vključujejo:

- (a) ‚nadomestno vzletno letališče‘ pomeni nadomestno letališče, na katerem lahko zrakoplov pristane, če to postane potrebno kmalu po vzletu in ni mogoče uporabiti odhodnega letališča;
- (b) ‚nadomestno letališče na poti‘ pomeni letališče, na katerem bi lahko zrakoplov pristal v primeru neobičajnega ali izrednega stanja na poti;
- (c) ‚nadomestno ETOPS letališče na poti‘ pomeni primerno in ustrezno nadomestno letališče, na katerem bi lahko zrakoplov pristal v primeru odpovedi motorja ali drugega neobičajnega ali izrednega stanja na poti pri operaciji ETOPS;
- (d) ‚nadomestno namembno letališče‘ pomeni nadomestno letališče, proti kateremu lahko nadaljuje zrakoplov, kadar postane nemogoče ali nepriporočljivo pristati na letališču načrtovanega pristanka;“.

Stran 4, člen 2(39):

*besedilo:* „izmerjena s srednje morske gladine“

*se glasi:* „izmerjena od srednje morske gladine“.

Stran 4, člen 2(40):

*besedilo:* „službo za kontrolo zračnega prometa za vodenje zrakoplovov pri prihodu ali odhodu;“

*se glasi:* „službo kontrole zračnega prometa za kontrolirane lete v prihodu ali odhodu;“.

Stran 4, člen 2(41):

*besedilo:* „priletna kontrolna enota‘ pomeni enoto, ki zagotavlja storitve kontrole zračnega prometa za nadzorovane lete, ki pristajajo na eno ali več letališč ali vzletajo z njih;“

*se glasi:* „enota priletne kontrole‘ pomeni enoto, ki zagotavlja storitve kontrole zračnega prometa za kontrolirane lete, ki pristajajo na eno ali več letališč ali vzletajo z njih;“.

Stran 4, člen 2(42):

*besedilo:* „letališka ploščad‘ pomeni opredeljeno območje, namenjeno sprejemu zrakoplova za vstop ali izstop potnikov, natovarjanje pošte ali tovora, polnjenje goriva, parkiranje ali vzdrževanje;“

*se glasi:* „letališka ploščad‘ pomeni opredeljeno območje, namenjeno oskrbi zrakoplova za vkrcavanje ali izkrcavanje potnikov, natovarjanje ali iztovarjanje pošte ali tovora, preskrbo z gorivom, parkiranje ali vzdrževanje;“.

Stran 4, člen 2(43):

*besedilo:* „območni kontrolni center (ACC)‘ pomeni enoto, ki zagotavlja storitve kontrole zračnega prometa za nadzorovane lete na nadzorovanih območjih, ki so v njeni pristojnosti;“

*se glasi:* „center območne kontrole (ACC)‘ pomeni enoto, ki zagotavlja storitve kontrole zračnega prometa za kontrolirane lete na kontroliranih območjih, ki so v njeni pristojnosti;“.

Stran 4, člen 2(44):

*besedilo:* „območna kontrolna služba‘ pomeni službo za kontrole zračnega prometa za nadzorovane lete v nadzorovanih območjih;“

*se glasi:* „služba območne kontrole‘ pomeni službo kontrole zračnega prometa za kontrolirane lete na kontroliranih območjih;“.

Stran 4, člen 2(45):

*besedilo:* „območna navigacija (RNAV)‘ pomeni način navigacije, ki zrakoplovu omogoča letenje na kateri koli poti leta, ki je pokrita z zemeljskimi ali vesoljskimi navigacijskimi sredstvi, ali v mejah zmogljivosti opreme na krovu zrakoplova ali kombinacije obeh;“

*se glasi:* „območna navigacija (RNAV)‘ pomeni metodo navigacije, ki zrakoplovu omogoča letenje na kateri koli poti leta, ki je pokrita z zemeljskimi ali vesoljskimi navigacijskimi sredstvi, ali v mejah zmogljivosti lastne opreme na krovu zrakoplova ali kombinacije obeh;“.

Stran 4, člen 2(46):

*besedilo:* „pot ATS‘ pomeni določeno pot, namenjeno usmerjanju prometa, ki je potrebno za izvajanje storitev službe zračnega prometa;“

*se glasi:* „pot ATS‘ pomeni določeno pot, namenjeno usmerjanju prometa, kot je potrebno za zagotavljanje služb zračnega prometa;“.

Stran 5, člen 2(47):

*besedilo:* „samodejno odvisno nadzorovanje – difuzija (ADS-B)‘ pomeni način, s katerim lahko zrakoplov, letališka vozila ali drugi predmeti samodejno oddajajo in/ali sprejemajo podatke, kot so identifikacija, položaj in po potrebi dodatni podatki, v radiodifuznem načinu prek podatkovne zveze;“

*se glasi:* „samodejni odvisni nadzor – oddaja (ADS-B)‘ pomeni način, s katerim lahko zrakoplovi, letališka vozila ali drugi predmeti samodejno oddajajo in/ali sprejemajo podatke, kot so identifikacija, položaj in po potrebi dodatni podatki, v načinu oddaje prek podatkovne zveze;“.

Stran 5, člen 2(48):

*besedilo:* „samodejno odvisno nadzorovanje – pogodba (ADS-C)‘ pomeni način, s katerim se pogoji sporazuma ADS-C izmenjujejo med sistemom na zemlji in zrakoplovom prek podatkovne zveze, ki določa, pod kakšnimi pogoji je treba začeti poročila ADS-C in kateri podatki se vključijo v poročila;“

*se glasi:* „samodejni odvisni nadzor – poročanje (ADS-C)‘ pomeni način, s katerim se pogoji sporazuma ADS-C izmenjujejo med sistemom na zemlji in zrakoplovom prek podatkovne zveze, ki določa, pod kakšnimi pogoji bodo sprožena poročila ADS-C in katere podatke bodo poročila vsebovala;“.

Stran 5, člen 2(49):

*besedilo:* „samodejna letališka informacijska služba (ATIS)‘ pomeni samodejno zagotavljanje tekočih, rutinskih informacij zrakoplovom, ki pristajajo ali vzletajo, vseh 24 ur ali ob določenih urah:

(a) ‚samodejna letališka informacijska služba prek podatkovne zveze (D-ATIS)‘ pomeni zagotavljanje storitev ATIS po podatkovni zvezi;

(b) ‚samodejna zvočna letališka informacijska služba (zvočni ATIS)‘ pomeni zagotavljanje storitev ATIS z neprekinjenim in ponavljajočim se zvočnim oddajanjem;“

*se glasi:* „samodejna storitev letaliških informacij (ATIS)‘ pomeni samodejno zagotavljanje aktualnih, rutinskih informacij zrakoplovom, ki pristajajo ali vzletajo, vseh 24 ur ali ob določenih urah:

- (a) ‚samodejna storitev letaliških informacij prek podatkovne zveze (D-ATIS)‘ pomeni zagotavljanje ATIS po podatkovni zvezi;
- (b) ‚samodejna glasovna storitev letaliških informacij (glasovni ATIS)‘ pomeni zagotavljanje ATIS z neprekinjenim in ponavljajočim se glasovnim oddajanjem;“.

Stran 5, člen 2(50):

*besedilo:* „baza oblakov‘ pomeni višino baze najnižjega sloja oblakov nad zemljo ali vodo pod 6 000 m (20 000 čevljev), ki pokriva več kot polovico neba,“

*se glasi:* „baza oblačnega pokrova‘ pomeni relativno višino baze najnižjega sloja oblakov nad zemljo ali vodo, ki pokriva več kot polovico neba in je nižja kot 6 000 m (20 000 čevljev),“.

Stran 5, člen 2(51):

*besedilo:* „točka preusmeritve‘ pomeni točko, na kateri je predvideno, da zrakoplov, ki leti na odseku poti ATS, določenem glede na vsesmerne radijske oddajnike z zelo visoko frekvenco, prenese svojo osnovno navigacijsko referenco z naprave za zrakoplovom na naslednjo napravo pred zrakoplovom;“

*se glasi:* „točka preusmeritve‘ pomeni točko, na kateri je predvideno, da zrakoplov, ki leti na odseku poti letenja ATS, določenem glede na visokofrekvenčne vsesmerne radijske oddajnike, prenese svojo osnovno navigacijsko referenco z naprave za zrakoplovom na naslednjo napravo pred zrakoplovom;“.

Stran 5, člen 2(52) in stran 28, Priloga, oddelek 8, SERA 8015(d)(2):

*besedilo:* „omejitev dovoljenja“

*se glasi:* „meja dovoljenja“.

Stran 5, člen 2(53):

*besedilo:* „oblak, pomemben za obratovanje zrakoplovov‘ pomeni oblak z višino baze oblaka pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar koli od tega je večje, ali oblak kumulonimbus ali zelo masiven kumululus na kateri koli višini;“

*se glasi:* „oblak, pomemben za obratovanje zrakoplovov‘ pomeni oblak z relativno višino baze oblaka pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, karkoli od tega je večje, ali kumulonimbusni oblak ali zelo masiven kumululus na kateri koli višini;“.

Stran 5, člen 2(55):

*besedilo:* „s to uredbo;“

*se glasi:* „z zahtevami te uredbe;“.

Stran 5, člen 2(56):

*besedilo:* „nadzorovano območje‘ pomeni nadzorovan zračni prostor, ki se razteza nad določeno mejo nad zemljo;“

*se glasi:* „kontrolirano območje‘ pomeni kontrolirani zračni prostor, ki se razteza navzgor nad določeno mejo nad zemljo;“.

Stran 5, člen 2(57):

*besedilo:* „nadzorovano letališče‘ pomeni letališče, na katerem je zagotovljena služba za kontrolo zračnega prometa za letališki promet, ne glede na to, ali obstaja nadzorovana cona;“

*se glasi:* „kontrolirano letališče‘ pomeni letališče, na katerem je zagotovljena služba kontrole zračnega prometa za letališki promet, ne glede na to, ali obstaja kontrolirana cona;“.

Stran 5, člen 2(58):

*besedilo:* „nadzorovani zračni prostor‘ pomeni zračni prostor opredeljenih dimenzij, v katerem je zagotovljena služba za kontrolo zračnega prometa v skladu z razvrstitvijo zračnega prostora;“

*se glasi:* „kontrolirani zračni prostor‘ pomeni zračni prostor določenih dimenzij, v katerem je zagotovljena služba kontrole zračnega prometa v skladu s klasifikacijo zračnega prostora;“.

Stran 5, člen 2(59):

*besedilo:* „nadzorovani let“

*se glasi:* „kontrolirani let“.

Stran 5, člen 2(60):

*besedilo:* „prek podatkovnih zvez“

*se glasi:* „prek podatkovne zveze“.

Stran 5, člen 2(61):

*besedilo:* „nadzorovana cona‘ pomeni nadzorovan zračni prostor, ki se razteza navpično od površine zemlje do določene višine nad njo;“

*se glasi:* „kontrolirana cona‘ pomeni kontrolirani zračni prostor, ki se razteza navzgor od površine zemlje do določene zgornje meje;“.

Stran 5, člen 2(62):

*besedilo:* „vzpenjanje med križarjenjem‘ pomeni tehniko križarjenja letala, pri kateri se povečuje neto absolutna višina pri zmanjševanju mase letala;“

*se glasi:* „vzpenjanje med potovalnim letom‘ pomeni postopek letala med potovalnim letom, pri katerem se povečuje absolutna višina ob zmanjševanju mase letala;“.

Stran 5, člen 2(63):

*besedilo:* „nivo križarjenja‘ pomeni nivo, ki se ohrani med večjim delom leta;“

*se glasi:* „nivo potovalnega leta‘ pomeni nivo letenja, ki se ohrani med večjim delom leta;“.

Stran 5, člen 2(68):

*besedilo:* „enota za kontrolo zračnega prometa, ki trenutno ne nadzoruje zadevnega zrakoplova;“

*se glasi:* „enota kontrole zračnega prometa, ki trenutno ne kontrolira zadevnega zrakoplova;“.

Stran 6, člen 2(71):

*besedilo:* „nad navedeno določeno točko,“

*se glasi:* „nad določeno točko,“.

Stran 6, člen 2(72):

*besedilo:* „predvideni čas prileta‘ pomeni čas, v katerem bo prihajajoči zrakoplov po predvidevanju ATC po zamudi zapustil točko čakanja, da bi končal prilet za pristanek. Dejanski čas zapustitve točke čakanja je odvisen od dovoljenja za prilet;“

*se glasi:* „pričakovani čas prileta‘ pomeni čas, v katerem bo prihajajoči zrakoplov po zamudi, po pričakovanju ATC, zapustil točko čakanja, da bi končal prilet za pristanek. Dejanski čas zapustitve točke čakanja je odvisen od dovoljenja za prilet;“.



Stran 6, člen 2(74):

*besedilo:* „član letalske posadke“ pomeni člana posadke z licenco, zadolženega za opravljanje nalog, ki so pomembne za delovanje zrakoplova med letom;“

*se glasi:* „član letalske posadke“ pomeni člana posadke z licenco, zadolženega za opravljanje nalog, ki so bistvenega pomena za operacijo zrakoplova v letalskem delovnem času;“.

Stran 6, člen 2(75):

*besedilo:* „letalski informacijski center“ pomeni enoto, ki zagotavlja letalsko informacijsko službo in alarmno službo;“

*se glasi:* „center informacij za letenje“ pomeni enoto, ustanovljeno za zagotavljanje službe informacij za letenje in alarmne službe;“.

Stran 6, člen 2(76):

*besedilo:* „letalsko informativno območje“ pomeni zračni prostor določenih dimenzij, v katerem se zagotavljata letalska informacijska služba in alarmna služba;“

*se glasi:* „območje z informacijami za letenje“ pomeni zračni prostor določenih dimenzij, v katerem se zagotavljata služba informacij za letenje in alarmna služba;“.

Stran 6, člen 2(77):

*besedilo:* „letalska informacijska služba“

*se glasi:* „služba informacij za letenje“.

Stran 6, člen 2(78):

*besedilo:* „nivo letenja (FL)“ pomeni ravnino s stalnim atmosferskim tlakom, ki se nanaša na določeno vrednost tlaka, in sicer 1 013,2 hektopaskala (hPa), in je ločena od drugih takšnih ravnin s specifičnimi tlačnimi intervali;“

*se glasi:* „nivo letenja (FL)“ pomeni površino s stalnim atmosferskim tlakom, ki se nanaša na določeno vrednost tlaka, in sicer 1 013,2 hektopascala (hPa), in je ločena od drugih takšnih površin s specifičnimi tlačnimi intervali;“.

Stran 6, člen 2(81):

*besedilo:* „napoved“ pomeni navedbo pričakovanih meteoroloških razmer ob nekem času ali v nekem obdobju ter za neko območje ali predel zračnega prostora;“

*se glasi:* „napoved“ pomeni navedbo pričakovanih meteoroloških razmer za določen čas ali obdobje in za določeno območje ali del zračnega prostora;“.

Stran 6, člen 2(84):

*besedilo:* „višina“ pomeni navpično razdaljo ravni, točke ali predmeta, ki se upošteva kot točka, izmerjena od določenega podatka;“

*se glasi:* „relativna višina“ pomeni navpično razdaljo do ravni, točke ali predmeta, ki se upošteva kot točka, izmerjena od določenega podatka;“.

Stran 6, člen 2(85):

*besedilo:* „oseh, ki so pretežno navpične;“

*se glasi:* „na pretežno navpičnih oseh;“.

Stran 6, člen 2(90)(a), (b) in (c):

- besedilo:* „(a) *postopek nenatančnega prileta (NPA)* pomeni postopek instrumentalnega prileta, pri katerem se uporablja bočno usmerjanje, ne uporablja pa se vertikalno usmerjanje;
- (b) *postopek prileta z vertikalnim vodenjem (APV)* pomeni instrumentalni postopek, ki uporablja bočno in vertikalno usmerjanje, vendar ne izpolnjuje zahtev, ki so določene za operacije natančnega prileta in pristajanja;
- (c) *postopek natančnega prileta (PA)* pomeni postopek instrumentalnega prileta, ki uporablja natančno bočno in vertikalno usmerjanje z minimumi, ki jih določa kategorija operacije;“
- se glasi:* „(a) *postopek nenatančnega prileta (NPA)* pomeni postopek instrumentalnega prileta, pri katerem se uporablja stransko vodenje, ne uporablja pa se vertikalno vodenje;
- (b) *postopek prileta z vertikalnim vodenjem (APV)* pomeni instrumentalni postopek, ki uporablja stransko in vertikalno vodenje, vendar ne izpolnjuje zahtev, ki so določene za operacije natančnega prileta in pristajanja;
- (c) *postopek natančnega prileta (PA)* pomeni postopek instrumentalnega prileta, ki uporablja natančno stransko in vertikalno vodenje z minimumi, kot jih določa kategorija operacije;“.

Stran 6, člen 2(91):

*besedilo:* „bazo oblakov,“

*se glasi:* „bazo oblačnega pokrova,“.

Stran 7, člen 2(93):

*besedilo:* „višina, absolutna višina ali nivo letenja,“

*se glasi:* „relativna višina, absolutna višina ali nivo letenja;“.

Stran 7, člen 2(94):

*besedilo:* „manevrski prostor“

*se glasi:* „manevrska površina“.

Stran 7, člen 2(96):

*besedilo:* „manevrski prostor“

*se glasi:* „manevrske površine“.

Stran 7, člen 2(98)(b) in (c):

*besedilo:* „(b) se razprostirajo nad določenim območjem, ki je namenjeno varovanju letala med letom, ali

(c) stojijo zunaj navedenih opredeljenih površin in so ocenjeni kot nevarni za zračni promet;“

*se glasi:* „(b) se razprostirajo nad določeno površino, ki je namenjena varovanju zrakoplova med letom, ali

(c) stojijo zunaj teh določenih površin in so ocenjeni kot nevarni za zračno navigacijo;“.

Stran 7, člen 2(99):

*besedilo:* „kraj delovanja‘ pomeni kraj, ki ga izbere operater ali vodja zrakoplova za pristajanje, vzletanje in/ali dvigovanje;“

*se glasi:* „kraj operacije‘ pomeni kraj, ki ga izbere operator ali vodja zrakoplova za pristajanje, vzletanje in/ali dvigovanje;“.

Stran 7, člen 2(100):

*besedilo:* „ki ga operater“

*se glasi:* „ki ga operator“.

Stran 7, člen 2(102):

*besedilo:* „problematična uporaba snovi‘ pomeni uporabo ene ali več psihoaktivnih snovi, ki jih uporablja letalsko osebje tako, da.“

*se glasi:* „problematična uporaba substanc‘ pomeni uporabo ene ali več psihoaktivnih substanc, ki jih uporablja osebje v letalstvu tako, da.“.

Stran 7, člen 2(107):

*besedilo:* „radionavigacijska služba‘ pomeni službo, ki zagotavlja navodila ali podatke o položaju za učinkovito in varno upravljanje zrakoplovov s pomočjo enega ali več radionavigacijskih sredstev;“

*se glasi:* „radionavigacijska storitev‘ pomeni storitev, ki zagotavlja informacije za vodenje ali podatke o položaju za učinkovito in varno upravljanje zrakoplovov s pomočjo enega ali več radionavigacijskih sredstev;“.

Stran 7, člen 2(109):

*besedilo:* „ponavljalni načrt leta‘ pomeni načrt leta za serijo posameznih letov, ki so pogosti in se opravljajo redno z istimi osnovnimi značilnostmi; načrt predloži operater, da ga enote služb zračnega prometa ohranijo in večkrat uporabijo;“

*se glasi:* „ponavljalni načrt leta‘ pomeni načrt leta za serijo posameznih letov, ki so pogosti in se opravljajo redno z istimi osnovnimi značilnostmi; načrt predloži operater, da ga enote služb zračnega prometa shranijo in večkrat uporabijo;“.

Stran 7, člen 2(112):

*besedilo:* „odsek poti“

*se glasi:* „odsek poti letenja“.

Stran 7, člen 2(113):

*besedilo:* „območje na kopenskem aerodromu,“

*se glasi:* „območje na kopenskem letališču,“.

Stran 8, člen 2(114):

*besedilo:* „razmejitev ovir“

*se glasi:* „razmejitev od ovir“.

Stran 8, člen 2(115):

*besedilo:* „vidno območje vzletno-pristajalne steze (RVR)‘ pomeni oddaljenost, pri kateri pilot zrakoplova na srednji črti vzletno-pristajalne steze lahko vidi površinske oznake na stezi ali luči, ki označujejo stezo ali njeno srednjo črto;“

*se glasi:* „vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR)‘ pomeni razdaljo, pri kateri pilot zrakoplova na sredinski črti vzletno-pristajalne steze lahko vidi talne oznake na stezi ali luči, ki označujejo stezo ali njeno sredinsko črto;“.

Stran 8, člen 2(119):

*besedilo:* „informacije SIGMET“ pomenijo informacije, ki jih izda meteorološka opazovalnica v zvezi z nastankom ali predvidenim nastankom določenih vremenskih pojavov na poti, ki lahko vplivajo na varnost operacij zrakoplovov;“

*se glasi:* „informacije SIGMET“ pomenijo informacije, ki jih izda meteorološka služba bdenja v zvezi z nastankom ali pričakovanim nastankom določenih vremenskih pojavov na poti, ki lahko vplivajo na varnost operacij zrakoplovov;“.

Stran 8, člen 2(121):

*besedilo:* „opredelitev poti službe zračnega prometa“

*se glasi:* „opredelitev poti ATS“.

Stran 8, člen 2(122):

*besedilo:* „nadzorovani coni“

*se glasi:* „kontrolirani coni“.

Stran 8, člen 2(125):

*besedilo:* „vožnja po tleh“ pomeni gibanje zrakoplova po površini letališča ali kraja delovanja z lastno močjo, razen vzleta in pristajanja;“

*se glasi:* „vožnja po tleh“ pomeni gibanje zrakoplova po površini letališča ali kraja operacije z lastno močjo, razen vzleta in pristajanja;“.

Stran 8, člen 2(126):

*besedilo:* „vozna steza“ pomeni določeno pot na kopenskem aerodromu, namenjeno gibanju zrakoplovov po tleh in povezovanju enega dela aerodroma z drugim, ki obsega:

- (a) vozna steza do postajališča za zrakoplove pomeni del letališke ploščadi, ki je določena za vozno stezo in namenjena le dostopu do postajališča za zrakoplove;
- (b) vozna steza na letališki ploščadi pomeni del sistema voznih stez, ki je na letališki ploščadi in zagotavlja neposredno vozno stezo za prečkanje ploščadi;
- (c) vozna steza s hitrim izhodom pomeni vozno stezo, ki je v ostrem kotu povezana z vzletno-pristajalno stezo in načrtovana tako, da letalom, ki so pristala, omogoča obračanjem pri hitrostih, večjih od tistih, ki se dosejajo na drugih izhodnih voznih stezah, s čimer skrajša čas zasedenosti vzletno-pristajalne steze;“

*se glasi:* „vozna steza“ pomeni določeno pot na kopenskem letališču, namenjeno gibanju zrakoplovov po tleh in povezovanju enega dela letališča z drugim, ki obsega:

- (a) vozna steza do parkirnih mest za zrakoplove pomeni del letališke ploščadi, ki je določena za vozno stezo in namenjena le dostopu do parkirnih mest za zrakoplove;
- (b) vozna steza na letališki ploščadi pomeni del sistema voznih stez, ki je na letališki ploščadi in zagotavlja neposredno vozno stezo za prečkanje ploščadi;
- (c) vozna steza za hitri izhod pomeni vozno stezo, ki je pod ostrim kotom povezana z vzletno-pristajalno stezo in načrtovana tako, da letalom, ki so pristala, omogoča obračanjem pri hitrostih, večjih od tistih, ki se dosejajo na drugih izhodnih voznih stezah, s čimer se skrajša čas zasedenosti vzletno-pristajalne steze;“.

Stran 8, člen 2(129)(a):

*besedilo:* „za instrumentalne lete (IFR) je to predvideni čas, potreben od vzleta do prihoda nad označeno točko,“

*se glasi:* „za lete IFR je to predvideni čas, potreben od vzleta do prihoda nad imenovano točko,“.

Stran 8, člen 2(131):

*besedilo:* „s katerim določi“

*se glasi:* „s katerim opredeli“.

Stran 9, člen 2(141)(b):

*besedilo:* „(b) največje razdalje, na kateri se lahko vidijo in prepoznajo luči blizu 1 000 kandel na neosvetljenem ozadju;“

*se glasi:* „(b) največje razdalje, na kateri se lahko vidijo in prepoznajo luči svetilnosti okoli 1 000 kandel na neosvetljenem ozadju;“.

Stran 9, člen 2(142):

*besedilo:* „vizualne meteorološke razmere‘ pomenijo meteorološke razmere, izražene z vidljivostjo, oddaljenostjo od oblakov in bazo oblakov, ki so enake določenim minimumom ali boljše od njih;“

*se glasi:* „vizualne meteorološke razmere‘ pomenijo meteorološke razmere, izražene z vidljivostjo, oddaljenostjo od oblakov in baze oblačnega pokrova, ki so enake določenim minimumom ali boljše od njih;“.

Stran 9, člen 4(1)(e):

*besedilo:* „leti zaradi medicinske pomoči;“

*se glasi:* „medicinski leti;“.

Stran 9, člen 4(1)(h):

*besedilo:* „ustrezne državne funkcionarje“

*se glasi:* „primerljive državne funkcionarje“.

Stran 9, člen 5(1)(a):

*besedilo:* „osnovne interese varnostne“

*se glasi:* „bistvene interese varnostne“.

Stran 10, člen 5(2):

*besedilo:* „V skladu s Prilogo 15 k Čikaški konvenciji vsaka država članica v svojem letalskem informativnem zborniku objavi skupno dogovorjene razlike, ki jih je prijavila ICAO v skladu s točko (b) odstavka 1 tega člena, ter vse druge določbe, ki so potrebne za upoštevanje zahtev lokalne zračne obrambe in varnosti v skladu s točko (a) odstavka 1 tega člena.“

*se glasi:* „V skladu s Prilogo 15 k Čikaški konvenciji vsaka država članica v svojem zborniku letalskih informacij objavi skupno dogovorjene razlike, ki jih je prijavila ICAO v skladu s točko (b) odstavka 1 tega člena, ter vse druge določbe, ki so potrebne za upoštevanje zahtev lokalne zračne obrambe in varovanja v skladu s točko (a) odstavka 1 tega člena.“.

Stran 10, člen 8(2):

*besedilo:* „Za namene iz tega člena takšne dodatne določbe, ki dopolnjujejo standard ICAO, ne pomenijo razlike v okviru Čikaške konvencije. Države članice takšne dodatne določbe in tudi vse zahteve, o katerih odloča pristojni organ v skladu s to uredbo, objavijo v svojih letalskih informativnih zbornikih. Najpozneje dva meseca po začetku veljavnosti te uredbe ali kadar sprejmejo dodatno določbo, obvestijo tudi Komisijo in Evropsko agencijo za varnost v letalstvu.“

*se glasi:* „Za namene tega člena takšne dodatne določbe, ki dopolnjujejo standard ICAO, ne pomenijo razlike v okviru Čikaške konvencije. Države članice takšne dodatne določbe in tudi vse zahteve, o katerih odloča pristojni organ v skladu s to uredbo, objavijo v svojih zbornikih letalskih informacij. Najpozneje dva meseca po začetku veljavnosti te uredbe ali kadar sprejmejo dodatno določbo, obvestijo tudi Komisijo in Evropsko agencijo za varnost v letalstvu.“.

Stran 11, člen 10(4)(a), nadomešča člen 2(5) Uredbe št. 1265/2007:

*besedilo:* „upravljeni v skladu“

*se glasi:* „izvedeni v skladu“.

Stran 12, Priloga, oddelek 1, SERA 1001 (a):

*besedilo:* „letalskih informativnih območjih,“

*se glasi:* „območjih z informacijami za letenje,“.

Stran 12, Priloga, oddelek 2, SERA 2001 (b):

*besedilo:* „imajo nacionalnost in registracijske oznake države članice Unije ter izvajajo lete v katerem koli zračnem prostoru, če ne kršijo pravil, ki jih je objavila država, pristojna za ozemlje preleta.“

*se glasi:* „imajo nacionalnost in registracijske oznake države članice Unije ter izvajajo lete v katerem koli zračnem prostoru na način, da ne kršijo pravil, ki jih je objavila država, pristojna za ozemlje preleta.“.

Stran 12, Priloga, oddelek 2, SERA 2005, uvodni stavek:

*besedilo:* „kraju delovanja“

*se glasi:* „kraju operacije“.

Stran 12, Priloga, oddelek 2, SERA 2010 (b):

*besedilo:* „Ukrepi pred letom

Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznanja z vsemi razpoložljivimi informacijami, ki so primerne za predvideno operacijo. Ukrepanje pred letom za lete, ki niso v bližini letališča, in za vse lete IFR vključuje skrbno preučitev razpoložljivih tekočih vremenskih poročil in napovedi, pri čemer upošteva potrebe po gorivu in alternativne ukrepe, če leta ni mogoče dokončati, kot je bil načrtovan.“

*se glasi:* „Aktivnosti pred letom

Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznanja z vsemi razpoložljivimi informacijami, ki so primerne za predvideno operacijo. Aktivnosti pred letom za lete, ki niso v bližini letališča, in za vse lete IFR vključuje skrbno preučitev razpoložljivih aktualnih vremenskih poročil in napovedi, pri čemer upošteva potrebe po gorivu in alternativne ukrepe, če leta ni mogoče dokončati, kot je bil načrtovan.“.

Stran 13, Priloga, oddelek 2, SERA 2015:

*besedilo:* „**Pooblastilo vodje zrakoplova**

Vodja zrakoplova ima v času izpolnjevanja svojih dolžnosti najvišje pooblastilo za upravljanje zrakoplova.“

*se glasi:* „**Pristojnost vodje zrakoplova**

Vodja zrakoplova ima v času izpolnjevanja svojih dolžnosti najvišjo pristojnost za upravljanje zrakoplova.“.

Stran 13, Priloga, oddelek 2, SERA 2020:

*besedilo:* „**Problematična uporaba psihoaktivnih snovi**

Nobena oseba, katere funkcija je nujna za varnost letenja (osebje, ki opravlja varnostno pomembne naloge), ne sme opravljati te funkcije, kadar je pod vplivom katere koli psihoaktivne snovi, zaradi katere je njena sposobnost za delo zmanjšana. Nobena takšna oseba ne sme biti vpletena v nikakršno problematično uporabo snovi.“

*se glasi:* **„Problematična uporaba psihoaktivnih substanc**

Nobena oseba, katere funkcija je nujna za varnost letenja (osebje, ki opravlja varnostno pomembne naloge), ne opravlja te funkcije, kadar je pod vplivom katere koli psihoaktivne substance, zaradi katere je njena sposobnost za delo zmanjšana. Nobena takšna oseba ni vpletena v nikakršno problematično uporabo substanc.“.

Stran 13, Priloga, oddelek 3, SERA 3105:

*besedilo:* **„Minimalne višine**

Razen v primeru vzletanja ali pristajanja ali dovoljenja pristojnega organa zrakoplovi ne letijo nad gosto naseljenimi območji velemest, mest ali naselij ali nad množico ljudi na prostem, razen na takšni višini, ki bo v primeru nastale nevarnosti omogočila pristanek zrakoplova brez bistvenega ogrožanja oseb ali lastnine na kopnem. Minimalne višine za lete VFR so določene v SERA.5005(f), minimalne višine za lete IFR pa so določene v SERA.5015(b).“

*se glasi:* **„Minimalne relativne višine**

Razen ko je to potrebno za vzletanje ali pristajanje ali dovoljenja pristojnega organa, zrakoplovi ne letijo nad gosto naseljenimi območji velemest, mest ali naselij ali nad množico ljudi na prostem, razen na takšni relativni višini, ki bo v primeru nastale nevarnosti omogočila pristanek zrakoplova brez bistvenega ogrožanja oseb ali lastnine na kopnem. Minimalne relativne višine za lete VFR so določene v SERA.5005(f), minimalni nivoji za lete IFR pa so določeni v SERA.5015(b).“

Stran 13, Priloga, oddelek 3, SERA 3110:

*besedilo:* **„Nivoji križarjenja**

Nivoji križarjenja, na katerih je treba izvajati let ali del leta, so opredeljeni kot:“

*se glasi:* **„Nivoji potovalnega leta**

Nivoji potovalnega leta, na katerih je treba izvajati let ali del leta, so opredeljeni kot:“.

Stran 13, Priloga, oddelek 3, SERA 3115(b), SERA 3120(b), SERA 3125(b) in stran 14 SERA 3130(b):

*besedilo:* „službe zračnega prometa.“

*se glasi:* „služb zračnega prometa.“

Stran 14, Priloga, oddelek 3, SERA 3135:

*besedilo:* „Formacijski let zrakoplova ni dovoljen, razen če se o tem predhodno dogovorijo vodje zrakoplovov, ki sodelujejo pri letu, in je, kadar gre za formacijski let v nadzorovanem zračnem prostoru, v skladu s pogoji, ki jih predpiše pristojni organ. Ti pogoji vključujejo:

- (a) eden od vodij zrakoplovov je imenovan za vodjo leta;
- (b) z vidika navigacije in sporočanja položaja formacija deluje kot posamezni zrakoplov;
- (c) za razmik med zrakoplovi v letu so odgovorni vodja leta in vodje drugih zrakoplovov v letu, vključevati pa mora obdobja prehoda, ko zrakoplovi manevrirajo, da bi dosegli lastno razdvajanje v formaciji, ter med združevanjem in oddaljevanjem, in
- (d) za državne zrakoplove je določena največja bočna, vzdolžna in vertikalna razdalja med zrakoplovom in vodjo leta v skladu s Čikaško konvencijo. Pri drugih zrakoplovih vsak zrakoplov ohranja razdaljo od vodje leta, ki ni večja od 1 km (0,5 nm) bočno in vzdolžno ter 30 m (100 čevljev) vertikalno.“

*se glasi:* „Formacijski let zrakoplovov ni dovoljen, razen če se o tem predhodno dogovorijo vodje zrakoplovov, ki sodelujejo pri letu, in je, kadar gre za formacijski let v kontroliranem zračnem prostoru, v skladu s pogoji, ki jih predpiše pristojni organ. Ti pogoji vključujejo:

- (a) eden od vodij zrakoplovov je imenovan za vodjo leta;
- (b) z vidika navigacije in sporočanja položaja formacija deluje kot posamezni zrakoplov;

- (c) za razdvajanje med zrakoplovi v letu so odgovorni vodja leta in vodje drugih zrakoplovov v letu, vključevati pa mora obdobja prehoda, ko zrakoplovi manevrirajo, da bi dosegli lastno razdvajanje v formaciji, ter med združevanjem in razdruževanjem, in
- (d) za državne zrakoplove je določena največja bočna, vzdolžna in vertikalna razdalja med vsakim zrakoplovom in vodjo leta v skladu s Čikaško konvencijo. Pri drugih zrakoplovih vsak zrakoplov ohranja razdaljo od vodje leta, ki ni večja od 1 km (0,5 nm) bočno in vzdolžno ter 30 m (100 čevljev) vertikalno.“

Stran 14, Priloga, oddelek 3, SERA 3145:

*besedilo:* „Zrakoplov ne sme leteti v prepovedanem območju ali omejenem območju, katerih podrobnosti so bile pravilno objavljene, razen v skladu s pogoji omejitvev ali z dovoljenjem države članice, nad ozemljem katere so območja določena.“

*se glasi:* „Zrakoplov ne leti v prepovedanem ali omejenem območju, katerega podrobnosti so bile pravilno objavljene, razen v skladu s pogoji omejitvev ali z dovoljenjem države članice, nad ozemljem katere so območja določena.“

Stran 14, Priloga, oddelek 3, SERA 3201:

*besedilo:* „Nobena določba v tej uredbi ne razbremeni vodje zrakoplova odgovornosti za sprejetje ukrepov, ki bodo najboljše preprečili trke, vključno z manevri za preprečevanje trkov, ki temeljijo na navodilih za izogibanje trčenj v zraku, zagotovljenih z opremo ACAS.“

*se glasi:* „Nobena določba v tej uredbi vodje zrakoplova ne razreši odgovornosti za sprejetje ukrepov, ki bodo najboljše preprečili trke, vključno z manevri za preprečevanje trkov, ki temeljijo na navodilih za izogibanje trčenj v zraku, zagotovljenih z opremo ACAS.“

Stran 14, Priloga, oddelek 3, SERA 3205:

*besedilo:* „Zrakoplov ne sme leteti v takšni neposredni bližini drugega zrakoplova, ki bi lahko povzročila nevarnost trka.“

*se glasi:* „Zrakoplov ne leti v takšni neposredni bližini drugega zrakoplova, ki bi lahko povzročila nevarnost trka.“

Stran 15, Priloga, oddelek 3, SERA 3210(c)(4)(i) prvi stavek:

*besedilo:* „Če se dva ali več zrakoplovov, težjih od zraka, približujejo letališču ali kraju delovanja, da bi pristali, zrakoplov, ki je na višjem nivoju, da prednost zrakoplovu, ki je na nižjem nivoju, vendar ta tega pravila ne izkoristi za to, da bi spredaj presekala pot drugemu zrakoplovu, ki je v zaključnih fazah prileta za pristanek, ali ga prehitel.“

*se glasi:* „Če se dva ali več zrakoplovov, težjih od zraka, približuje letališču ali kraju operacije, da bi pristali, zrakoplov, ki je na višjem nivoju, da prednost zrakoplovu, ki je na nižjem nivoju, vendar ta tega pravila ne izkoristi za to, da bi spredaj presekala pot drugemu zrakoplovu, ki je v zaključnih fazah prileta za pristanek, ali ga prehitel.“

Stran 15, Priloga, oddelek 3, SERA 3210(c)(5):

*besedilo:* „Vzletanje. Zrakoplov, ki vozi po letališkem manevrskem prostoru, da prednost zrakoplovu, ki vzleta ali se pripravlja na vzlet.“

*se glasi:* „Vzletanje. Zrakoplov, ki vozi po manevrskih površinah letališča, da prednost zrakoplovu, ki vzleta ali se pripravlja na vzlet.“

Stran 15, Priloga, oddelek 3, SERA 3210(d):

*besedilo:* „Gibanje zrakoplova,“

*se glasi:* „Premikanje zrakoplova,“



Stran 15, Priloga, oddelek 3, SERA 3210(d)(1):

*besedilo:* „podobnem delu kraja delovanja,“

*se glasi:* „podobnem delu kraja operacije,“.

Stran 15, Priloga, oddelek 3, SERA 3210(d)(1)(iii):

*besedilo:* „varnostno razdaljo od drugega zrakoplova.“

*se glasi:* „varnostno razdaljo do drugega zrakoplova.“.

Stran 15, Priloga, oddelek 3, SERA 3210(d)(2):

*besedilo:* „Na nadzorovanem letališču zrakoplov, ki vozi po manevrskem prostoru, ustavi in počaka na vseh mestih čakanja pred vzletno-pristajalno stezo, razen če je letališki kontrolni stolp izdal izrecno dovoljenje za vstop na vzletno-pristajalno stezo ali prečkanje steze.“

*se glasi:* „Na kontroliranem letališču zrakoplov, ki vozi po manevrskih površinah, ustavi in počaka na vseh mestih čakanja pred vzletno-pristajalno stezo, razen če je letališki kontrolni stolp izdal izrecno dovoljenje za vstop na vzletno-pristajalno stezo ali prečkanje steze.“.

Stran 16, Priloga, oddelek 3, SERA 3210(d)(4)(ii)(A):

*besedilo:* „se gibanje oseb in vozil, ki delujejo na manevrskem prostoru letališča, omeji na najnujnejše, posebna pozornost pa se nameni zahtevam za zavarovanje površine (površin), pomembne(-ih) za sistem ILS/MLS, kadar se izvajajo natančne instrumentalne operacije kategorij II ali III;“

*se glasi:* „se osebe in vozila, ki delujejo na manevrskih površinah letališča, omejijo na najnujnejše, posebna pozornost pa se nameni zahtevam za zavarovanje površine (površin), pomembne(-ih) za sistem ILS/MLS, kadar se izvajajo natančne instrumentalne operacije kategorij II ali III;“.

Stran 16, Priloga, oddelek 3, SERA 3215(a)(2):

*besedilo:* „ne smejo biti prižgane,“

*se glasi:* „niso prižgane,“.

Stran 17, Priloga, oddelek 3, SERA 3220(b):

*besedilo:* „komandni prostor“

*se glasi:* „nadzorni sedež“.

Stran 17, Priloga, oddelek 3, SERA 3225(b):

*besedilo:* „se prilagodi ali izogne letališkemu šolskemu krogu, ki ga oblikujejo drugi zrakoplovi v letu;“

*se glasi:* „se prilagodi ali izogne vzorcu prometa, ki ga oblikujejo operacije drugih zrakoplovov;“.

Stran 17, Priloga, oddelek 3, SERA 3225(c):

*besedilo:* „razen balonov, se vedno obrne v levo, kadar se pripravlja na pristanek in po vzletu, razen če je navedeno drugače ali dobi drugačna navodila od ATC;“

*se glasi:* „razen balonov, naredi vse zavoje v levo, kadar se pripravlja na pristanek in po vzletu, razen če je navedeno drugače ali dobi drugačna navodila od ATC;“.

Stran 17, Priloga, oddelek 3, SERA 3230(a)(1):

*besedilo:* „da tako ohrani varnostno razdaljo.“

*se glasi:* „da ohrani varnostno razdaljo.“.

Stran 18, Priloga, oddelek 3, SERA 3301(b):

*besedilo:* „Kadar se ti signali iz Dodatka 1 uporabljajo,“

*se glasi:* „Kadar se signali iz Dodatka 1 uporabljajo,“.

Stran 18, Priloga, oddelek 3, SERA 3401(b):

*besedilo:* „Pred izvajanjem nadzorovanega“

*se glasi:* „Pred izvajanjem kontroliranega“.

Stran 18, Priloga, oddelek 4, SERA 4001(a):

*besedilo:* „za vzlet z nadzorovanega letališča ali za pristanek na nadzorovanem letališču.“

*se glasi:* „za vzlet s kontroliranega letališča ali za pristanek na kontroliranem letališču.“

Stran 18, Priloga, oddelek 4, SERA 4001(b)(1):

*besedilo:* „kontrola zračnega prometa;“

*se glasi:* „služba kontrole zračnega prometa;“.

Stran 19, Priloga, oddelek 4, SERA 4001(b)(3):

*besedilo:* „vsakega leta znotraj območij ali v območja ali vzdolž poti, ki jih je označil pristojni organ, da bi omogočil zagotavljanje storitev letalskih informacijskih služb, služb za alarmiranje in reševalnih služb;“

*se glasi:* „vsakega leta znotraj območij ali v območja ali vzdolž poti, ki jih je označil pristojni organ, da bi omogočil zagotavljanje služb informacij za letenje, alarmnih služb in služb iskanja in reševanja;“.

Stran 19, Priloga, oddelek 4, SERA 4001(c):

*besedilo:* „Načrt leta je treba pred odhodom predložiti letališkemu uradu službe za informacije o zračnem prometu ali med letom poslati ustrezni enoti služb zračnega prometa ali nadzorni radijski postaji zrak–zemlja, razen če so bili sklenjeni dogovori za predložitev ponavljalnih načrtov leta.“

*se glasi:* „Načrt leta je treba pred odhodom predložiti uradu službe zrakoplovnih informacij ali med letom prenesti ustrezni enoti služb zračnega prometa ali nadzorni radijski postaji zrak–zemlja, razen če so bili sklenjeni dogovori za predložitev ponavljalnih načrtov leta.“

Stran 19, Priloga, oddelek 4, SERA 4001(d):

*besedilo:* „Načrt leta za vsak let, ki je načrtovan prek mednarodnih meja ali za katerega je treba zagotoviti službo za kontrolo zračnega prometa ali svetovalno službo zračnega prometa, se predloži vsaj šestdeset minut pred odhodom ali, če je načrt predložen med letom, v času, ki zagotavlja, da bo ustrezna enota služb zračnega prometa prejela načrt vsaj deset minut, preden naj bi zrakoplov predvidoma dosegel:

1. načrtovano točko vstopa v nadzorovano območje ali območje s svetovalno službo;
2. točko prečkanja zračne poti ali poti letenja s svetovalno službo.“

*se glasi:* „Načrt leta za vsak let, ki je načrtovan prek mednarodnih meja ali za katerega je treba zagotoviti službo kontrole zračnega prometa ali svetovalno službo zračnega prometa, se predloži vsaj šestdeset minut pred odhodom ali, če je načrt predložen med letom, v času, ki zagotavlja, da bo ustrezna enota službe zračnega prometa prejela načrt vsaj deset minut, preden naj bi zrakoplov predvidoma dosegel:

1. načrtovano točko vstopa v kontrolirano območje ali območje s svetovalno službo;
2. točko prečkanja zračne poti ali zračne poti s svetovalno službo.“

Stran 19, Priloga, oddelek 4, SERA 4005(a)(5):

*besedilo:* „odhodno letališče ali kraj delovanja;“

*se glasi:* „odhodno letališče ali kraj operacije;“.

Stran 19, Priloga, oddelek 4, SERA 4005(a)(8):

*besedilo:* „nivo(-ji) križarjenja;“

*se glasi:* „nivo(-ji) potovalnega leta;“.

Stran 19, Priloga, oddelek 4, SERA 4005(a)(10) in (11):

*besedilo:* „10. namembno letališče ali kraj delovanja in skupni predvideni porabljeni čas;

11. nadomestno(-a) letališče(-a) ali kraj(-i) delovanja;“

*se glasi:* „10. namembno letališče ali kraj operacije in skupni predvideni porabljeni čas;

11. nadomestno(-a) letališče(-a) ali kraj(-i) operacij(-e);“.

Stran 20, Priloga, oddelek 4, SERA 4005(b):

*besedilo:* „Pri načrtih letov, predloženih med letom, je navedeno odhodno letališče ali kraj delovanja, s katerega je mogoče po potrebi dobiti dodatne informacije v zvezi z letom. Namesto predvidenega časa začetka gibanja zrakoplova je treba zagotoviti tudi podatek o času nad prvo točko poti, na katero se načrt leta nanaša.“

*se glasi:* „Pri načrtih letov, predloženih med letom, je navedeno odhodno letališče ali kraj operacije tisto, s katerega je mogoče po potrebi dobiti dodatne informacije v zvezi z letom. Namesto predvidenega časa začetka gibanja zrakoplova je treba zagotoviti podatek o času nad prvo točko na poti, na katero se načrt leta nanaša.“.

Stran 20, Priloga, oddelek 4, SERA 4010:

*besedilo:* „(a) Načrt leta vsebuje informacije o ustreznih točkah do vključno točke ‚Nadomestno(-a) letališče(-a) ali kraj(-i) delovanja‘, in sicer za celotno pot ali del poti letenja, za katero je načrt leta predložen.

(b) Načrt leta vsebuje tudi informacije o vseh drugih točkah, če to predpiše pristojni organ ali oseba, ki predloži načrt leta, meni, da je to potrebno.“

*se glasi:* „(a) Načrt leta vsebuje informacije o ustreznih točkah do vključno točke ‚Nadomestno(-a) letališče(-a) ali kraj(-i) operacij(-e)‘, in sicer za celotno pot ali del poti letenja, za katero je načrt leta predložen.

(b) Načrt leta vsebuje tudi informacije o vseh drugih točkah, če to predpiše pristojni organ ali oseba, ki predloži načrt leta, meni, da je to potrebno.“.

Stran 20, Priloga, oddelek 4, SERA 4015:

*besedilo:* „(a) Glede na določbe iz točke SERA.8020(b) je treba vse spremembe načrta leta, predloženega za let IFR ali VFR, ki se izvaja kot nadzorovani let, takoj ko je mogoče, sporočiti ustrezni enoti služb zračnega prometa. Za druge lete VFR je treba, takoj ko je mogoče, ustrezno enoto služb zračnega prometa obvestiti o pomembnih spremembah načrta leta.

(b) Če so pred odhodom predložene informacije o avtonomiji (najdaljšem času letenja, merjenim s količino goriva) ali o skupnem številu oseb, ki se prevažajo na krovu, ob odhodu napačne, to pomeni bistveno spremembo načrta leta, zato jih je treba sporočiti.“

*se glasi:* „(a) Glede na določbe iz točke SERA.8020(b) je treba vse spremembe načrta leta, predloženega za let IFR ali VFR, ki se izvaja kot kontrolirani let, takoj ko je mogoče, sporočiti ustrezni enoti služb zračnega prometa. Za druge lete VFR je treba, takoj ko je mogoče, ustrezno enoto služb zračnega prometa obvestiti o pomembnih spremembah načrta leta.

(b) Če so pred odhodom predložene informacije o avtonomiji ali o skupnem številu oseb, ki se prevažajo na krovu, ob odhodu napačne, to pomeni bistveno spremembo načrta leta, zato jih je treba sporočiti.“.

Stran 20, Priloga, oddelek 4, SERA 4020(a):

*besedilo:* „po radiu, prek podatkovne zveze“

*se glasi:* „prek radijske ali podatkovne zveze“.

Stran 20, Priloga, oddelek 4, SERA 4020(c):

*besedilo:* „Kadar na letališču prihoda ali kraju delovanja enota služb zračnega prometa ne obstaja, je treba po potrebi prihod čim prej po pristanku in po najhitrejši možni poti sporočiti najbližji enoti službe zračnega prometa.“

*se glasi:* „Kadar na letališču prihoda ali kraju operacije enota služb zračnega prometa ne obstaja, je treba po potrebi prihod čim prej po pristanku in po najhitrejši možni poti sporočiti najbližji enoti služb zračnega prometa.“.

Stran 20, Priloga, oddelek 4, SERA 4020(d) in (e):

*besedilo:* „(d) Kadar se ve, da so komunikacijske zmogljivosti na letališču prihoda ali kraju delovanja neprimerne in nadomestne možnosti za obravnavanje poročil o prihodu na zemlji niso na voljo, je treba ukrepati po naslednjem postopku: neposredno pred pristankom zrakoplov, če je to mogoče, po radiu pošlje ustrezni enoti služb zračnega prometa obvestilo, primerljivo poročilu o prihodu, če se takšno poročilo zahteva. Običajno je treba to obvestilo poslati letalski postaji enote služb zračnega prometa, ki skrbi za letalsko informativno območje, v katerem leti zrakoplov.

(e) Poročila o prihodu, ki jih pošljejo zrakoplovi, vsebujejo naslednje podatke:

1. identifikacija zrakoplova;
2. odhodno letališče ali kraj delovanja;
3. namembno letališče ali kraj delovanja (samo v primeru preusmerjenega pristanka);
4. letališče prihoda ali kraj delovanja;
5. čas prihoda.“

*se glasi:* „(d) Kadar se ve, da so komunikacijske zmogljivosti na letališču prihoda ali kraju operacije neprimerne in nadomestne možnosti za obravnavanje poročil o prihodu na zemlji niso na voljo, je treba ukrepati po naslednjem postopku: neposredno pred pristankom zrakoplov, če je to mogoče, po radiu pošlje ustrezni enoti služb zračnega prometa obvestilo, primerljivo poročilu o prihodu, če se takšno poročilo zahteva. Običajno je treba to obvestilo poslati letalski postaji enote služb zračnega prometa, ki skrbi za območje z informacijami za letenje, v katerem leti zrakoplov.

(e) Poročila o prihodu, ki jih pošljejo zrakoplovi, vsebujejo naslednje podatke:

1. identifikacija zrakoplova;
2. odhodno letališče ali kraj operacije;
3. namembno letališče ali kraj operacije (samo v primeru preusmerjenega pristanka);
4. letališče prihoda ali kraj operacije;
5. čas prihoda.“

Stran 21, Priloga, oddelek 5, SERA 5001, naslov in prvi odstavek:

*besedilo:* „**Vidljivost v vizualnih meteoroloških razmerah in razdalja od minimuma oblakov**

Vidljivost v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) in oddaljenost od minimuma oblakov prikazuje tabela S5-1.“

*se glasi:* „**Vidljivost VMC in najmanjša oddaljenost od oblakov**

Vidljivost v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) in najmanjšo oddaljenost od oblakov prikazuje tabela S5-1.“

Stran 21, Priloga, oddelek 5, SERA 5001, opomba k razpredelnici (\*\*):

*besedilo:* „Minimumi VMC v zračnem prostoru razreda A so vključeni v navodila za pilote in ne pomenijo sprejetja letov VFR v zračni prostor razreda A.“

*se glasi:* „Minimumi VMC v zračnem prostoru razreda A so vključeni kot smernice za pilote in ne pomenijo sprejetja letov VFR v zračnem prostoru razreda A.“

Stran 21, Priloga, oddelek 5, SERA 5001, opomba k razpredelnici (\*\*\*) (a)(2):

*besedilo:* „2. v okoliščinah, v katerih bi običajno obstajala majhna možnost za srečanja z drugim prometnim sredstvom, na primer v območjih z majhnim obsegom prometa in območjih za opravljanje dela v zraku na nizkih nivojih;“

*se glasi:* „2. v okoliščinah, v katerih bi običajno obstajala majhna možnost za srečanja z drugim prometom, na primer v območjih z majhnim obsegom prometa in območjih za opravljanje dela v zraku na nizkih višinah;“

Stran 21, Priloga, oddelek 5, SERA 5001, opomba k razpredelnici (\*\*\*) (b):

*besedilo:* „(b) HELIKOPTERJEM se lahko dovoli letenje pri vidljivosti iz pilotske kabine, ki je *manjša* od 1 500 m, vendar znaša najmanj 800 m, če manevrirajo pri hitrosti, ki omogoča, da bodo pravočasno opazili drugi promet ali morebitne ovire in se izognili trčenju. Leti pri vidljivosti iz pilotske kabine, ki je *manjša* od 800 m, se lahko dovolijo za posebne primere, kot so leti zaradi medicinske pomoči, reševalne operacije ali gašenje požara.“

*se glasi:* „(b) Helikopterjem se lahko dovoli letenje pri vidljivosti iz pilotske kabine, ki je *manjša* od 1 500 m, vendar znaša najmanj 800 m, če manevrirajo pri hitrosti, ki omogoča, da bodo pravočasno opazili drugi promet ali morebitne ovire in se izognili trčenju. Leti pri vidljivosti iz pilotske kabine, ki je *manjša* od 800 m, se lahko dovolijo za posebne primere, kot so medicinski leti, reševalne operacije ali gašenje požara.“

Stran 21, 22 in 23, Priloga, oddelek 5, SERA 5005:

*besedilo:* „(a) Razen pri letenju v skladu s posebnimi pravili vizualnega letenja, se vizualni leti izvajajo tako, da zrakoplov leti v razmerah vidljivosti in razdalje od oblakov, ki so enake ali boljše od razmer in razdalj, opredeljenih v tabeli S5-1.

(b) Razen v primeru pridobitve dovoljenja za posebni let VFR od enote za kontrolo zračnega prometa zrakoplovi, ki letijo po pravilih vizualnega letenja, ne vzletijo ali pristanejo na letališču znotraj nadzorovane cone ali vstopijo v območje letališkega prometa ali letališki šolski krog, kadar so sporočene meteorološke razmere na letališču slabše od naslednjih minimumov:

1. baza oblakov je nižja od 450 m (1 500 čevljev) ali
2. vidljivost pri tleh je *manjša* od 5 km.

(c) Kadar tako predpiše pristojni organ, se lahko dovolijo nočni leti VFR pod naslednjimi pogoji:

1. če se zapusti bližina letališča, se načrt leta predloži v skladu s SERA.4001(b)(6);
2. zrakoplovi vzpostavijo in ohranijo dvosmerno radijsko komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu službe zračnega prometa, če je na voljo;
3. veljata vidljivost v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) in oddaljenost od minimuma oblakov, ki sta prikazani v tabeli S5-1, vendar:
  - (i) je baza oblakov na višini najmanj 450 m (1 500 čevljev);
  - (ii) določbe o zmanjšani vidljivosti iz pilotske kabine iz tabele S5-1 (a) in (b) ne veljajo, razen pod pogojem iz točke (c)(4);
  - (iii) v razredih zračnega prostora B, C, D, E, F in G na in pod 900 m (3 000 čevljev) nad MSL ali 300 m (1 000 čevljev) nad zemljo, odvisno od tega, kateri nivo je višji, pilot ohranja stalni pogled na površino;
  - (iv) za helikopterje v razredih zračnega prostora F in G na in pod 900 m (3 000 čevljev) nad MSL ali 300 m (1 000 čevljev) nad zemljo, odvisno od tega, kateri nivo je višji, vidljivost iz pilotske kabine ne sme biti *manjša* od 3 km, če pilot ohranja stalni pogled na površino in manevrira s hitrostjo, ki omogoča, da bo pravočasno opazil drugi promet ali morebitne ovire in se izognil trčenju, ter
  - (v) za gorski predel lahko pristojni organ predpiše višjo vidljivost VMC in oddaljenost od minimuma oblakov;

4. baza oblakov, vidljivost in oddaljenost od minimuma oblakov, ki so nižji od vrednosti iz točke 3, se lahko dovolijo za helikopterje v posebnih primerih, kot so leti zaradi medicinske pomoči, operacije iskanja in reševanja ter gašenje požara;
  5. nočni let VFR mora potekati na nivoju letenja, ki ni nižji od najmanjše absolutne višine letenja, kot jo je določila država, prek ozemlja katere let poteka, razen kadar je to potrebno za vzletanje ali pristajanje ali kadar pristojni organ izda posebno dovoljenje ali kadar takšna najmanjša absolutna višina letenja ni določena:
    - (i) nad visokim predelom ali na gorskih območjih na nivoju letenja, ki je vsaj 600 m (2 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v območju 8 km od predvidenega položaja zrakoplova;
    - (ii) kjer koli drugje, razen v območjih, določenih v točki (i), na nivoju letenja, ki je vsaj 300 m (1 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v območju 8 km od predvidenega položaja zrakoplova.
  - (d) Če pristojni organ ne izda dovoljenja v skladu z Uredbo (ES) št. 730/2006, se leti VFR ne smejo izvajati:
    1. nad nivojem letenja (FL) 195;
    2. s transonično in nadzvočno hitrostjo.
  - (e) Dovoljenje za izvajanje letov VFR nad nivojem letenja FL 285 se ne izda, kadar nad FL 290 m velja minimalno vertikalno razdvajanje letal 300 m (1 000 čevljev).
  - (f) Leti VFR se ne izvajajo, razen če so potrebni za vzletanje ali pristajanje ali če pristojni organ izda dovoljenje:
    1. nad gosto naseljenimi območji velemest, mest ali naselij ali nad zbrano množico ljudi na prostem na višini, ki je manj kot 300 m (1 000 čevljev) nad najvišjo oviro v polmeru 600 m od zrakoplova;
    2. kjer koli drugje, razen v območjih, navedenih v točki 1, na višini, ki je manj kot 150 m (500 čevljev) nad zemljo ali vodo ali 150 m (500 čevljev) nad najvišjo oviro v polmeru 150 m (500 čevljev) od zrakoplova.
  - (g) Razen kadar je drugače navedeno v dovoljenjih kontrole zračnega prometa ali določi pristojni organ, je treba lete VFR, ki potekajo v potovalnem vodoravnem letu na višini nad 900 m (3 000 čevljev) od zemlje ali vode ali višje v skladu z določbo pristojnega organa, izvajati na nivoju križarjenja, ki ustreza sledi leta, opredeljeni v tabeli nivojev križarjenja v Dodatku 3.
  - (h) Leti VFR izpolnjujejo določbe iz oddelka 8:
    1. kadar se izvajajo v zračnem prostoru razredov B, C in D;
    2. kadar tvorijo del letališkega prometa na nadzorovanih letališčih ali
    3. kadar se izvajajo kot posebni leti VFR.
  - (i) Pri letu VFR znotraj območij ali v območja ali vzdolž poti, ki jih označi pristojni organ v skladu s SERA.4001(b)(3) ali (4), je treba ves čas ohranjati zvočno komunikacijo zrak-zemlja na ustreznem komunikacijskem kanalu enote služb zračnega prometa, ki zagotavlja letalske informacije, in tej enoti po potrebi poročati o položaju zrakoplova.
  - (j) Zrakoplov, ki leti v skladu s pravili vizualnega letenja in želi spremeniti način leta na let po pravilih instrumentalnega letenja:
    1. če je bil predložen načrt leta, sporoči potrebne spremembe, ki jih je treba izvesti v veljavnem načrtu leta, ali
    2. v skladu z zahtevo SERA.4001(b), takoj ko je mogoče, predloži načrt leta pristojni enoti služb zračnega prometa in pridobi dovoljenje, preden nadaljuje let IFR v nadzorovanem zračnem prostoru.“
- se glasi:
- „(a) Razen pri operaciji kot posebni let VFR se leti VFR izvajajo tako, da zrakoplov leti v razmerah vidljivosti in ob razdalji od oblakov, ki so enake ali boljše od razmer in razdalj, opredeljenih v tabeli S5-1.
  - (b) Razen v primeru pridobitve dovoljenja za posebni let VFR od enote kontrole zračnega prometa leti VFR ne vzletijo ali pristanejo na letališču znotraj kontrolirane cone ali vstopijo v cono letališkega prometa ali letališki šolski krog, kadar so sporočene meteorološke razmere na letališču slabše od naslednjih minimumov:
    1. baza oblačnega pokrova je nižja od 450 m (1 500 čevljev) ali
    2. vidljivost pri tleh je manjša od 5 km.

- (c) Kadar tako predpiše pristojni organ, se lahko dovolijo nočni leti VFR pod naslednjimi pogoji:
1. ob zapustitvi bližine letališča se načrt leta predloži v skladu s SERA.4001(b)(6);
  2. zrakoplovi vzpostavijo in ohranijo dvosmerno radijsko komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu službe zračnega prometa, če je na voljo;
  3. veljata vidljivost v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) in najmanjša oddaljenost od oblakov, ki sta prikazani v tabeli S5-1, vendar:
    - (i) je baza oblačnega pokrova na višini najmanj 450 m (1 500 čevljev);
    - (ii) določbe o zmanjšani vidljivosti iz pilotske kabine iz tabele S5-1 (a) in (b) ne veljajo, razen pod pogojem iz točke (c)(4);
    - (iii) v razredih zračnega prostora B, C, D, E, F in G na in pod 900 m (3 000 čevljev) nad srednjo morsk gladino (AMSL) ali 300 m (1 000 čevljev) nad zemljo, odvisno od tega, kaj je višje, pilot ohranja stalno vidnost površja;
    - (iv) za helikopterje v razredih zračnega prostora F in G na in pod 900 m (3 000 čevljev) nad srednjo morsk gladino (AMSL) ali 300 m (1 000 čevljev) nad zemljo, odvisno od tega, kaj je višje, vidljivost iz pilotske kabine ni manjša od 3 km, če pilot ohranja stalno vidnost površja in manevrira s hitrostjo, ki omogoča, da bo pravočasno opazil drugi promet ali morebitne ovire in se izognil trčenju, ter
    - (v) za gorata območja lahko pristojni organ predpiše višjo vidljivost VMC in najmanjšo oddaljenost od oblakov;
  4. baza oblačnega pokrova, vidljivost in najmanjša oddaljenost od oblakov, ki so nižje od vrednosti iz točke 3, se lahko dovolijo za helikopterje v posebnih primerih, kot so medicinski leti, operacije iskanja in reševanja ter gašenje požara;
  5. nočni let VFR poteka na nivoju letenja, ki ni nižji od najmanjše absolutne višine letenja, kot jo je določila država, prek ozemlja katere let poteka, razen kadar je to potrebno za vzletanje ali pristajanje ali kadar pristojni organ izda posebno dovoljenje ali kadar takšna najmanjša absolutna višina letenja ni določena:
    - (i) nad visokim terenom ali na goratih območjih na višini, ki je vsaj 600 m (2 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v radiju 8 km od ocenjenega položaja zrakoplova;
    - (ii) kjer koli drugje, razen v območjih, določenih v točki (i), na višini, ki je vsaj 300 m (1 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v radiju 8 km od ocenjenega položaja zrakoplova.
- (d) Če pristojni organ ne izda dovoljenja v skladu z Uredbo (ES) št. 730/2006, se leti VFR ne izvajajo:
1. nad nivojem letenja (FL) 195;
  2. s transonično in nadzvočno hitrostjo.
- (e) Dovoljenje za izvajanje letov VFR nad nivojem letenja FL 285 se ne izda, kadar nad FL 290 velja minimalno vertikalno razdvajanje letal na 300 m (1 000 čevljev).
- (f) Leti VFR se ne izvajajo, razen če so potrebni za vzletanje ali pristajanje ali če pristojni organ izda dovoljenje:
1. nad gosto naseljenimi območji velemest, mest ali naselij ali nad zbrano množico ljudi na prostem na višini, ki je manj kot 300 m (1 000 čevljev) nad najvišjo oviro v radiju 600 m od zrakoplova;
  2. kjer koli drugje, razen v območjih, navedenih v točki 1, na relativni višini, ki je manj kot 150 m (500 čevljev) nad zemljo ali vodo ali 150 m (500 čevljev) nad najvišjo oviro v radiju 150 m (500 čevljev) od zrakoplova.
- (g) Razen kadar je drugače navedeno v dovoljenjih kontrole zračnega prometa ali tako določi pristojni organ, je treba lete VFR, ki potekajo v potovalnem vodoravnem letu na višini nad 900 m (3 000 čevljev) nad zemljo ali vodo ali višje v skladu z določbo pristojnega organa, izvajati na nivoju potovalnega leta, ki ustreza sledi leta, opredeljeni v tabeli nivojev potovalnega leta v Dodatku 3.

- (h) Leti VFR izpolnjujejo določbe iz oddelka 8:
1. kadar se izvajajo v zračnem prostoru razredov B, C in D;
  2. kadar tvorijo del letališkega prometa na kontroliranih letališčih ali
  3. kadar se izvajajo kot posebni leti VFR.
- (i) Pri letu VFR znotraj območij ali v območja ali vzdolž poti, ki jih označi pristojni organ v skladu s SERA.4001(b)(3) ali (4), je treba ves čas ohranjati pozornost na glasovno komunikacijo zrak-zemlja na ustreznem komunikacijskem kanalu enote služb zračnega prometa, ki zagotavlja službo informacij za letenje, in tej enoti po potrebi poročati o položaju zrakoplova.
- (j) Zrakoplov, ki leti v skladu s pravili vizualnega letenja in želi spremeniti način leta na let po pravilih instrumentalnega letenja:
1. če je bil predložen načrt leta, sporoči potrebne spremembe, ki jih je treba izvesti v veljavnem načrtu leta, ali
  2. v skladu z zahtevo SERA.4001(b), takoj ko je mogoče, predloži načrt leta pristojni enoti služb zračnega prometa in pridobi dovoljenje, preden nadaljuje let IFR v kontroliranem zračnem prostoru.“.

Stran 23, Priloga, oddelek 5, SERA 5010:

*besedilo:* „**Posebni leti VFR v nadzorovanih conah**

Izvajanje posebnih letov VFR se lahko v nadzorovani coni dovoli na podlagi dovoljenja ATC. Razen v posebnih primerih, ki jih za helikopterje odobri pristojni organ, kot so leti zaradi medicinske pomoči, operacije iskanja in reševanja ter gašenje požarov, veljajo naslednji dodatni pogoji:

- (a) ki jih upošteva pilot:
1. brez oblakov in s površino na vidiku;
  2. vidljivost iz pilotske kabine je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;
  3. pri hitrosti največ 140 vozlov IAS, da se ustrezno omogoči pravočasno zaznavanje drugega prometa ali ovir in s tem prepreči trčenje, ter
- (b) ki jih upošteva ATC:
1. samo podnevi, razen če pristojni organ dovoli drugače;
  2. vidljivost pri tleh je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;
  3. baza oblakov je na višini najmanj 180 m (600 čevljev).“

*se glasi:* „**Posebni leti VFR v kontroliranih conah**

Izvajanje posebnih letov VFR se lahko v kontrolirani coni dovoli na podlagi dovoljenja ATC. Razen v posebnih primerih, ki jih za helikopterje odobri pristojni organ, kot so medicinski leti, operacije iskanja in reševanja ter gašenje požarov, veljajo naslednji dodatni pogoji:

- (a) ki jih upošteva pilot:
1. zunaj oblakov in z vidnostjo površja;
  2. vidljivost iz pilotske kabine je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;
  3. pri hitrosti največ 140 vozlov IAS, da se ustrezno omogoči pravočasno opažanje drugega prometa ali ovir in s tem prepreči trčenje, ter
- (b) ki jih upošteva ATC:
1. samo podnevi, razen če pristojni organ dovoli drugače;
  2. vidljivost pri tleh je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;
  3. baza oblačnega pokrova je na višini najmanj 180 m (600 čevljev).“



Stran 23, Priloga, oddelek 5, SERA 5015 (b) in (c):

*besedilo:* „(b) Najnižji nivoji

Let IFR mora potekati na nivoju letenja, ki ni nižji od najmanjše absolutne višine letenja, kot jo je določila država, prek ozemlja katere let poteka, razen ko je to potrebno za vzletanje ali pristajanje ali kadar pristojni organ izda posebno dovoljenje ali kadar takšna najmanjša absolutna višina letenja ni določena:

1. nad visokim predelom ali na gorskih območjih na nivoju letenja, ki je vsaj 600 m (2 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v območju 8 km od predvidenega položaja zrakoplova;
2. kjer koli drugje, razen v območjih, določenih v točki 1, na nivoju letenja, ki je vsaj 300 m (1 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v območju 8 km od predvidenega položaja zrakoplova.

(c) Sprememba instrumentalnega leta (IFR) v vizualni let (VFR)

1. Zrakoplov, ki se odloči, da bo spremenil vodenje leta, ki poteka po pravilih instrumentalnega letenja, na vodenje leta, ki poteka po pravilih vizualnega letenja, posebej obvesti ustrezno enoto služb zračnega prometa, da je bil instrumentalni let preklican, in sporoči spremembe, ki jih je treba v zvezi s tem vnesti v veljavni načrt leta.
2. Kadar zrakoplov leti po pravilih instrumentalnega letenja v vizualnih meteoroloških razmerah ali na takšne razmere naleti, ne sme preklicati instrumentalnega leta, razen če predvideva in namerava let primerno dolgo nadaljevati v nemotenih vizualnih meteoroloških razmerah.“

*se glasi:* „(b) Najnižji nivoji

Let IFR poteka na nivoju letenja, ki ni nižji od najmanjše absolutne višine letenja, kot jo je določila država, prek ozemlja katere let poteka, razen ko je to potrebno za vzletanje ali pristajanje ali kadar pristojni organ izda posebno dovoljenje ali kadar takšna najmanjša absolutna višina letenja ni določena:

1. nad visokim terenom ali na goratih območjih na višini, ki je vsaj 600 m (2 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v radiju 8 km od ocenjenega položaja zrakoplova;
2. kjer koli drugje, razen v območjih, določenih v točki 1, na višini, ki je vsaj 300 m (1 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v radiju 8 km od predvidenega položaja zrakoplova.

(c) Sprememba leta IFR v let VFR

1. Zrakoplov, ki se odloči, da bo spremenil vodenje leta, ki poteka po pravilih instrumentalnega letenja, na vodenje leta, ki poteka po pravilih vizualnega letenja, posebej obvesti ustrezno enoto služb zračnega prometa, da je bil instrumentalni let preklican, in sporoči spremembe, ki jih je treba v zvezi s tem vnesti v veljavni načrt leta.
2. Kadar zrakoplov leti po pravilih instrumentalnega letenja v vizualnih meteoroloških razmerah ali na takšne razmere naleti, ne prekliche instrumentalnega leta, razen če predvideva in namerava let primerno dolgo nadaljevati v neprekinjenih vizualnih meteoroloških razmerah.“

Stran 24, Priloga, oddelek 5, SERA 5020:

*besedilo:* „**IFR – Pravila, ki veljajo za lete IFR znotraj nadzorovanega zračnega prostora**

(a) Kadar leti IFR potekajo v nadzorovanem zračnem prostoru, morajo upoštevati določbe iz oddelka 8.

(b) Let IFR, ki poteka kot potovalni let v nadzorovanem zračnem prostoru, se izvaja na nivoju križarjenja ali, če ima dovoljenje enote ATS za uporabo tehnike vzpenjanja med križarjenjem, med dvema višinama ali nad višino, izbrano iz tabele nivojev križarjenja v Dodatku 3, vendar se korelacija nivojev s sledjo letenja, ki je za to predpisana v Dodatku, ne uporablja, če je navedeno drugače v dovoljenjih kontrole zračnega prometa ali je pristojni organ to objavil v ustreznih letalskih informativnih zbornikih.“

*se glasi:* „**IFR – Pravila, ki veljajo za lete IFR znotraj kontroliranega zračnega prostora**

(a) Kadar leti IFR potekajo v kontroliranem zračnem prostoru, upoštevajo določbe iz oddelka 8.

(b) Let IFR, ki poteka kot potovalni let v kontroliranem zračnem prostoru, se izvaja na nivoju potovalnega leta ali, če ima dovoljenje enote ATS za uporabo postopka vzpenjanja med potovalnim letom, med dvema višinama ali nad višino, izbrano iz tabele nivojev potovalnega leta v Dodatku 3, vendar se korelacija nivojev s sledjo letenja, ki je za to predpisana v Dodatku, ne uporablja, če je navedeno drugače v dovoljenjih kontrole zračnega prometa ali je pristojni organ to objavil v ustreznih zbornikih letalskih informacij.“

Stran 24, Priloga, oddelek 5, SERA 5025:

*besedilo:* „**IFR – Pravila, ki veljajo za lete IFR zunaj nadzorovanega zračnega prostora**

(a) Nivoji križarjenja

Let IFR, ki poteka kot potovalni let zunaj nadzorovanega zračnega prostora, se izvaja na nivoju križarjenja, ki ustreza sledi letenja, navedeni v tabeli nivojev križarjenja v Dodatku 3, razen kadar je pristojni organ določil drugače za let na ali pod 900 m (3 000 čevljev) nad srednjo morsko gladino.

(b) Komunikacije

Pri letu IFR zunaj nadzorovanega zračnega prostora, vendar znotraj območij ali v območja ali vzdolž poti, ki jih označi pristojni organ v skladu s SERA.4001(b)(3) ali (4), je treba ohraniti zvočno komunikacijo zrak–zemlja na ustreznem komunikacijskem kanalu in po potrebi vzpostaviti dvosmerno komunikacijo z enoto služb zračnega prometa, ki zagotavlja letalske informacije.

(c) Poročila o položaju

Pri letu IFR zunaj nadzorovanega zračnega prostora, za katerega pristojni organ zahteva, da ohrani zvočno komunikacijo zrak–zemlja na ustreznem komunikacijskem kanalu in po potrebi vzpostavi dvosmerno komunikacijo z enoto služb zračnega prometa, ki zagotavlja letalske informacije, je treba sporočiti položaj, kakor je opredeljeno v SERA.8025 za nadzorovane lete.“

*se glasi:* „**IFR – Pravila, ki veljajo za lete IFR zunaj kontroliranega zračnega prostora**

(a) Nivoji potovalnega leta

Let IFR, ki poteka kot potovalni let zunaj kontroliranega zračnega prostora, se izvaja na nivoju potovalnega leta, ki ustreza sledi letenja, navedeni v tabeli nivojev potovalnih letov v Dodatku 3, razen kadar je pristojni organ določil drugače za let na ali pod 900 m (3 000 čevljev) nad srednjo morsko gladino.

(b) Komunikacije

Pri letu IFR zunaj kontroliranega zračnega prostora, vendar znotraj območij ali v območja ali vzdolž poti, ki jih označi pristojni organ v skladu s SERA.4001(b)(3) ali (4), je treba ohraniti pozornost na glasovno komunikacijo zrak–zemlja na ustreznem komunikacijskem kanalu in po potrebi vzpostaviti dvosmerno komunikacijo z enoto služb zračnega prometa, ki zagotavlja službo informacij za letenje.

(c) Poročila o položaju

Pri letu IFR zunaj kontroliranega zračnega prostora, za katerega pristojni organ zahteva, da ohrani pozornost na glasovno komunikacijo zrak–zemlja na ustreznem komunikacijskem kanalu in po potrebi vzpostavi dvosmerno komunikacijo z enoto služb zračnega prometa, ki zagotavlja službo informacij za letenje, je treba sporočiti položaj, kakor je opredeljeno v SERA.8025 za kontrolirane lete.“

Stran 24, Priloga, oddelek 6, naslov:

*besedilo:* „**Razvrstitev zračnega prostora**“

*se glasi:* „**Klasifikacija zračnega prostora**“.

Stran 24 in 25, Priloga, oddelek 6, SERA 6001:

*besedilo:* „**Razvrstitev zračnega prostora**

Države članice glede na svoje potrebe določijo zračni prostor v skladu z naslednjo razvrstitvijo zračnega prostora iz Dodatka 4:

- (a) *Razred A.* Dovoljeni so samo leti IFR. Vsem letom se zagotavlja storitev kontrole zračnega prometa in so ločeni drug od drugega. Za vse lete se zahteva neprekinjena zvočna komunikacija zrak–zemlja. Za vse lete je treba pridobiti dovoljenje ATC.
- (b) *Razred B.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsem letom se zagotavlja storitev kontrole zračnega prometa in so ločeni drug od drugega. Za vse lete se zahteva neprekinjena zvočna komunikacija zrak–zemlja. Za vse lete je treba pridobiti dovoljenje ATC.

- (c) *Razred C.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsem letom se zagotavlja storitev kontrole zračnega prometa, leti IFR so ločeni od drugih letov IFR in letov VFR. Leti VFR so ločeni od letov IFR in prejemajo prometne informacije o drugih letih VFR, na zahtevo pa tudi nasvete za izogibanje prometu. Za vse lete se zahteva neprekinjena zvočna komunikacija zrak–zemlja. Za lete VFR pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS), razen če pristojni organ to odobri tipom zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Za vse lete je treba pridobiti dovoljenje ATC.
- (d) *Razred D.* Dovoljeni so leti IFR in VFR, vsem letom se zagotavlja storitev kontrole zračnega prometa. Leti IFR so ločeni od drugih letov IFR ter prejemajo prometne informacije o drugih letih VFR in na zahtevo nasvete za izogibanje prometu. Leti VFR prejemajo prometne informacije o vseh drugih letih in na zahtevo nasvete za izogibanje prometu. Za vse lete se zahteva neprekinjena zvočna komunikacija zrak–zemlja in za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS), razen če pristojni organ to odobri tipom zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Za vse lete je treba pridobiti dovoljenje ATC.
- (e) *Razred E.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Letom IFR se zagotavlja storitev kontrole zračnega prometa in so ločeni od drugih letov IFR. Vsi leti po možnosti prejemajo prometne informacije. Za lete IFR se zahteva neprekinjena zvočna komunikacija zrak–zemlja. Za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS), razen če pristojni organ to odobri tipom zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Za vse lete IFR je treba pridobiti dovoljenje ATC. Razred E se ne uporablja za nadzorovane cone.
- (f) *Razred F.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsi vključeni leti IFR prejemajo nasvete v zvezi z zračnim prometom in vsi leti prejmejo na zahtevo tudi letalske informacije. Za lete IFR, vključene v svetovanje, se zahteva neprekinjena zvočna komunikacija zrak–zemlja in vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete IFR, so sposobni vzpostaviti zvočno komunikacijo zrak–zemlja. Za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS), razen če pristojni organ to odobri tipom zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Dovoljenje ATC se ne zahteva.
- (g) *Razred G.* Dovoljeni so leti IFR in VFR ter na zahtevo prejmejo letalske informacije. Vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete IFR, so sposobni vzpostaviti zvočno komunikacijo zrak–zemlja. Za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS), razen če pristojni organ to odobri tipom zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Dovoljenje ATC se ne zahteva.
- (h) Izvajanje razreda F se šteje za začasni ukrep, dokler ga ne bo mogoče nadomestiti z nadomestno razvrstitvijo.“

se glasi: **„Klasifikacija zračnega prostora**

Države članice glede na svoje potrebe določijo zračni prostor v skladu z naslednjo klasifikacijo zračnega prostora iz Dodatka 4:

- (a) *Razred A.* Dovoljeni so samo leti IFR. Vsem letom se zagotavlja služba kontrole zračnega prometa in so ločeni drug od drugega. Za vse lete se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja. Za vse lete je treba pridobiti dovoljenje ATC.
- (b) *Razred B.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsem letom se zagotavlja služba kontrole zračnega prometa in so ločeni drug od drugega. Za vse lete se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja. Za vse lete je treba pridobiti dovoljenje ATC.
- (c) *Razred C.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsem letom se zagotavlja služba kontrole zračnega prometa, leti IFR so ločeni od drugih letov IFR in letov VFR. Leti VFR so ločeni od letov IFR in prejemajo prometne informacije o drugih letih VFR, na zahtevo pa tudi nasvete za izogibanje prometu. Za vse lete se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja. Za lete VFR pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS), razen če pristojni organ odobri drugače za tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Za vse lete je treba pridobiti dovoljenje ATC.
- (d) *Razred D.* Dovoljeni so leti IFR in VFR, vsem letom se zagotavlja služba kontrole zračnega prometa. Leti IFR so ločeni od drugih letov IFR ter prejemajo prometne informacije o drugih letih VFR in na zahtevo nasvete za izogibanje prometu. Leti VFR prejemajo prometne informacije o vseh drugih letih in na zahtevo nasvete za izogibanje prometu. Za vse lete se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja in za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS), razen če pristojni organ odobri drugače za tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Za vse lete je treba pridobiti dovoljenje ATC.

- (e) *Razred E.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Letom IFR se zagotavlja služba kontrole zračnega prometa in so ločeni od drugih letov IFR. Vsi leti po možnosti prejemajo prometne informacije. Za lete IFR se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja. Za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS), razen če pristojni organ odobri drugače za tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Za vse lete IFR je treba pridobiti dovoljenje ATC. Razred E se ne uporablja za kontrolirane cone.
- (f) *Razred F.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsi udeleženi leti IFR prejemajo nasvete v zvezi z zračnim prometom in vsi leti prejmejo na zahtevo tudi storitev službe informacij za letenje. Za lete IFR, ki uporabljajo storitev svetovalne službe, se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja in vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete IFR, so sposobni vzpostaviti glasovno komunikacijo zrak–zemlja. Za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS), razen če pristojni organ odobri drugače za tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Dovoljenje ATC se ne zahteva.
- (g) *Razred G.* Dovoljeni so leti IFR in VFR ter na zahtevo prejmejo storitev službe informacij za letenje. Vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete IFR, so sposobni vzpostaviti glasovno komunikacijo zrak–zemlja. Za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS), razen če pristojni organ odobri drugače za tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Dovoljenje ATC se ne zahteva.
- (h) Uporaba razreda F se šteje za začasni ukrep, dokler ga ne bo mogoče zamenjati z nadomestno klasifikacijo.“

Stran 25, Priloga, oddelek 6, SERA 6005(a)(1) in (2):

- besedilo:* „1. Vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete VFR v predelih zračnega prostora razredov E, F ali G in lete IFR v predelih zračnega prostora razredov F ali G, ki jih je pristojni organ določil kot območje obvezne uporabe radijske zveze (RMZ), vzdržujejo neprekinjeno zvočno komunikacijo zrak–zemlja in po potrebi vzpostavijo dvosmerno komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu, razen če se upoštevajo druge določbe, ki jih je za ta zračni prostor predpisal izvajalec ANSP.
2. Piloti pred vstopom v območje obvezne uporabe radijske zveze opravijo na ustreznem komunikacijskem kanalu prvi klic, v katerem sporočijo oznako postaje, ki jo kličejo, klicni znak, tip zrakoplova, položaj, nivo, namen leta in druge informacije, ki jih določi pristojni organ.“
- se glasi:* „1. Vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete VFR v predelih zračnega prostora razredov E, F ali G in lete IFR v predelih zračnega prostora razredov F ali G, ki jih je pristojni organ določil kot območje obvezne uporabe radijske zveze (RMZ), ves čas ohranjajo pozornost na glasovno komunikacijo zrak–zemlja in po potrebi vzpostavijo dvosmerno komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu, razen če se upoštevajo druge določbe, ki jih je za ta zračni prostor predpisal ANSP.
2. Piloti pred vstopom v območje obvezne uporabe radijske zveze opravijo na ustreznem komunikacijskem kanalu prvi klic, v katerem sporočijo oznako postaje, ki jo kličejo, pozivni znak, tip zrakoplova, položaj, nivo, namen leta in druge informacije, ki jih določi pristojni organ.“

Stran 25, Priloga, oddelek 6, SERA 6005(b)(1):

*besedilo:* „ki jih je za ta zračni prostor predpisal izvajalec ANSP.“

*se glasi:* „ki jih je za ta zračni prostor predpisal ANSP.“

Stran 25, Priloga, oddelek 7, SERA 7001(b):

*besedilo:* „preprečiti trčenja med zrakoplovi na manevrskem območju in ovirami na tem območju;“

*se glasi:* „preprečiti trčenja med zrakoplovi na manevrskih površinah in ovirami na teh površinah;“

Stran 26, Priloga, oddelek 7, SERA 7005:

*besedilo:* „**Usklajevanje med operaterjem zrakoplova in službami zračnega prometa**

- (a) Enote služb zračnega prometa pri izpolnjevanju svojih ciljev ustrezno upoštevajo zahteve operaterjev zrakoplovov, ki izhajajo iz njihovih obveznosti na podlagi ustrezne zakonodaje Unije o zračnih operacijah, in njim ali njihovim pooblaščenim zastopnikom na zahtevo operaterjev zrakoplovov zagotovijo razpoložljive informacije, ki njim ali njihovim pooblaščenim zastopnikom omogočijo izvajanje njihovih odgovornosti.

- (b) Na zahtevo operaterja zrakoplova se sporočila (vključno s poročili o položaju), ki jih prejmejo enote služb zračnega prometa in se nanašajo na upravljanje zrakoplova, za katerega izvaja operativni nadzor navedeni operater zrakoplova, po možnosti takoj dajo na voljo operaterju zrakoplova ali pooblaščenemu zastopniku v skladu z lokalno dogovorjenimi postopki.“

se glasi: **„Usklajevanje med operaterjem zrakoplova in službami zračnega prometa**

- (a) Enote služb zračnega prometa pri izpolnjevanju svojih ciljev ustrezno upoštevajo zahteve operaterjev zrakoplovov, ki izhajajo iz njihovih obveznosti na podlagi ustrezne zakonodaje Unije o zračnih operacijah, in njim ali njihovim pooblaščenim zastopnikom na zahtevo operaterjev zrakoplovov zagotovijo razpoložljive informacije, ki njim ali njihovim pooblaščenim zastopnikom omogočijo izvajanje njihovih odgovornosti.
- (b) Na zahtevo operaterja zrakoplova se sporočila (vključno s poročili o položaju), ki jih prejmejo enote služb zračnega prometa in se nanašajo na upravljanje zrakoplova, za katerega izvaja operativni nadzor navedeni operater zrakoplova, po možnosti takoj dajo na voljo operaterju zrakoplova ali pooblaščenemu zastopniku v skladu z lokalno dogovorjenimi postopki.“

Stran 26, Priloga, oddelek 8, naslov:

besedilo: **„Služba za kontrolo zračnega prometa“**

se glasi: **„Služba kontrole zračnega prometa“.**

Stran 26, Priloga, oddelek 8, SERA 8001:

besedilo: „Služba za kontrolo zračnega prometa se zagotavlja za:

- (a) vse lete IFR v zračnem prostoru razredov A, B, C, D in E;
- (b) vse lete VFR v zračnem prostoru razredov B, C in D;
- (c) vse posebne lete VFR;
- (d) ves letališki promet na nadzorovanih letališčih.“

se glasi: „Služba kontrole zračnega prometa se zagotavlja za:

- (a) vse lete IFR v zračnem prostoru razredov A, B, C, D in E;
- (b) vse lete VFR v zračnem prostoru razredov B, C in D;
- (c) vse posebne lete VFR;
- (d) ves letališki promet na kontroliranih letališčih.“

Stran 26, Priloga, oddelek 8, SERA 8005 naslov in (a):

besedilo: **„Izvajanje službe za kontrolo zračnega prometa**

- (a) Za izvajanje službe za kontrolo zračnega prometa:
- 1. se enoti za kontrolo zračnega prometa zagotavljajo informacije o načrtovanih gibanjih posameznih zrakoplovov ali njihovih različicah ter tekoče informacije o dejanskih gibanjih posameznih zrakoplovov;
  - 2. enota za kontrolo zračnega prometa na podlagi prejetih informacij določa relativne položaje znanih zrakoplovov glede na posamezni zrakoplov;
  - 3. enota za kontrolo zračnega prometa izdaja dovoljenja in informacije za preprečevanje trkov med zrakoplovi pod njenim nadzorom ter za pospeševanje in vzdrževanje urejenega pretoka zračnega prometa;
  - 4. enota za kontrolo zračnega prometa po potrebi usklajuje dovoljenja z drugimi enotami:
    - (i) če bi bil zrakoplov drugače lahko v navzkrižju s prometom, ki poteka pod nadzorom drugih takšnih enot;
    - (ii) pred prenosom nadzora nad zrakoplovom na druge takšne enote.“

se glasi: **„Izvajanje službe kontrole zračnega prometa**

(a) Za izvajanje službe kontrole zračnega prometa:

1. se enoti kontrole zračnega prometa zagotavljajo informacije o načrtovanih gibanjih posameznih zrakoplovov ali spremembah le-teh ter tekoče informacije o dejanskem napredovanju posameznih zrakoplovov;
2. enota kontrole zračnega prometa na podlagi prejetih informacij določa relativne položaje znanih zrakoplovov med seboj;
3. enota kontrole zračnega prometa izdaja dovoljenja in informacije za preprečevanje trčenj med zrakoplovi pod njeno kontrolo ter za pospeševanje in vzdrževanje urejenega pretoka zračnega prometa;
4. enota kontrole zračnega prometa po potrebi usklajuje dovoljenja z drugimi enotami:
  - (i) če bi bil zrakoplov drugače lahko v konfliktu s prometom, ki poteka pod kontrolo drugih takšnih enot;
  - (ii) pred prenosom kontrole nad zrakoplovom na druge takšne enote.“

Stran 26, Priloga, oddelek 8, SERA 8005(b):

besedilo: „V dovoljenjih, ki jih izdajo enote za kontrolo zračnega prometa, je določeno razdvajanje:“

se glasi: „V dovoljenjih, ki jih izdajo enote kontrole zračnega prometa, je določeno razdvajanje:“

Stran 27, Priloga, oddelek 8, SERA 8005(c):

besedilo: „(c) Razen v primerih, ko se v bližini letališč lahko uporabi zmanjšanje minimalnega razdvajanja, enota za kontrolo zračnega prometa zagotovi razdvajanje najmanj na enega od naslednjih načinov:

1. z vertikalnim razdvajanjem, ki se zagotovi z določitvijo različnih nivojev križarjenja, izbranih iz tabele nivojev križarjenja v Dodatku 3 k Prilogi k tej uredbi, vendar se korelacija nivojev s sledjo letenja, ki je za to predpisana v Dodatku, ne uporablja, če je navedeno drugače v ustreznih letalskih informativnih zbornikih ali dovoljenjih kontrole zračnega prometa. Minimalno vertikalno razdvajanje znaša nominalno 300 m (1 000 čevljev) do vključno FL 410 in nominalno 600 m (2 000 čevljev) nad navedenim nivojem;
2. s horizontalnim razdvajanjem, ki se zagotovi z:
  - (i) vzdolžnim razdvajanjem z zagotavljanjem intervala med zrakoplovi, ki letijo v isti ali nasprotni smeri ali v smereh, ki se stikajo, izraženega v času ali oddaljenosti, ali
  - (ii) bočnim razdvajanjem z ohranjanjem zrakoplovov na različnih poteh ali na različnih geografskih območjih.“

se glasi: „(c) Razen v primerih, ko se v bližini letališč lahko uporabi zmanjšanje minimalnega razdvajanja, enota kontrole zračnega prometa zagotovi razdvajanje najmanj na enega od naslednjih načinov:

1. z vertikalnim razdvajanjem, ki se zagotovi z določitvijo različnih nivojev potovalnega leta, izbranih iz tabele nivojev potovalnega leta v Dodatku 3 k Prilogi k tej uredbi, vendar se korelacija nivojev s sledjo letenja, ki je za to predpisana v Dodatku, ne uporablja, če je navedeno drugače v ustreznih zbornikih letalskih informacij ali dovoljenjih kontrole zračnega prometa. Minimalno vertikalno razdvajanje znaša nominalno 300 m (1 000 čevljev) do vključno FL 410 in nominalno 600 m (2 000 čevljev) nad navedenim nivojem;
2. s horizontalnim razdvajanjem, ki se zagotovi z:
  - (i) vzdolžnim razdvajanjem z zagotavljanjem intervala med zrakoplovi, ki letijo v isti ali nasprotni smeri ali v smereh, ki se približujejo, izraženega v času ali oddaljenosti, ali
  - (ii) bočnim razdvajanjem z ohranjanjem zrakoplovov na različnih poteh ali različnih geografskih območjih.“

Stran 27, Priloga, oddelek 8, SERA 8010:

besedilo: „(a) Minimalna razdvajanja za uporabo v nekem predelu zračnega prostora izbere izvajalec ANSP, ki je pristojen za zagotavljanje storitev zračnega prometa, in odobri zadevni pristojni organ.“

- (b) Za promet, ki prehaja iz enega v drugi sosednji zračni prostor, in za poti, ki so bliže skupni meji sosednjih zračnih prostorov kot minimalna razdvajanja, ki se uporabljajo v okoliščinah, se minimalna razdvajanja določijo s posvetovanjem med izvajalci ANSP, pristojnimi za izvajanje služb zračnega prometa v sosednjem zračnem prostoru.
- (c) O podrobnostih v zvezi z določenimi minimalnimi razdvajani in njihovimi območji uporabe se obvestijo:
1. zadevne enote služb zračnega prometa ter
  2. piloti in operaterji zrakoplovov z letalskimi informativnimi zborniki, če razdvajanje temelji na določenih navigacijskih sredstvih ali navigacijskih tehnikah, ki jih uporabljajo zrakoplovi.“
- se glasi: „(a) Minimalna razdvajanja za uporabo v nekem predelu zračnega prostora določi ANSP, ki je pristojen za zagotavljanje storitev zračnega prometa, in odobri zadevni pristojni organ.
- (b) Za promet, ki prehaja iz enega v drugi sosednji zračni prostor, in za poti, ki so bliže skupni meji sosednjih zračnih prostorov kot minimalna razdvajanja, ki se uporabljajo v okoliščinah, se minimalna razdvajanja določijo s posvetovanjem med ANSP, pristojnimi za zagotavljanje služb zračnega prometa v sosednjem zračnem prostoru.
- (c) O podrobnostih v zvezi z izbranimi minimalnimi razdvajani in njihovimi območji uporabe se obvestijo:
1. zadevne enote služb zračnega prometa ter
  2. piloti in operatorji zrakoplovov prek zbornikov letalskih informacij, če razdvajanje temelji na določenih navigacijskih sredstvih ali navigacijskih tehnikah, ki jih uporabljajo zrakoplovi.“

Stran 27, Priloga, oddelek 8, SERA 8015(a) in (b):

- besedilo: „(a) Dovoljenja kontrole zračnega prometa temeljijo izključno na zahtevah za izvajanje storitve kontrole zračnega prometa.
- (b) Operacija, za katero je potrebno dovoljenje
1. Dovoljenje kontrole zračnega prometa je treba pridobiti pred začetkom izvajanja nadzorovanega leta ali dela leta, ki se izvaja kot nadzorovani let. Za takšno dovoljenje je treba zaprositi pri enoti za kontrolo zračnega prometa s predložitvijo načrta leta.
  2. Če dovoljenje kontrole zračnega prometa ni zadovoljivo, vodja zrakoplova obvesti ATC. V takšnih primerih bo ATC po možnosti izdal dopolnjeno dovoljenje.
  3. Kadar koli zrakoplov zaprosi za dovoljenje z zahtevo po prednosti, predloži poročilo, ki pojasnjuje potrebo po takšni prednosti, če to zahteva ustrezna enota za kontrolo zračnega prometa.
  4. *Možno ponovno dovoljenje med letom.* Če se pred odhodom predvideva, da se lahko, odvisno od avtonomije (najdaljšega časa letenja, merjenega s količino goriva) in pod pogojem pridobitve ponovnega dovoljenja med letom, sprejme odločitev o nadaljevanju poti do spremenjenega namembnega letališča, je treba o tem obvestiti ustrezne enote za kontrolo zračnega prometa, in sicer tako, da se v načrt leta vključijo informacije v zvezi s spremenjeno potjo (kadar je znana) in spremenjenim namembnim krajem.
  5. Zrakoplov, s katerim se upravlja na nadzorovanem letališču, ne sme voziti po manevrskem območju brez dovoljenja letališkega kontrolnega stolpa in mora izpolnjevati vsa navodila, ki jih dobi od navedene enote.“
- se glasi: „(a) Dovoljenja kontrole zračnega prometa temeljijo izključno na zahtevah za izvajanje službe kontrole zračnega prometa.
- (b) Operacija, za katero je potrebno dovoljenje
1. Dovoljenje kontrole zračnega prometa je treba pridobiti pred začetkom izvajanja kontroliranega leta ali dela leta, ki se izvaja kot kontrolirani let. Za takšno dovoljenje je treba zaprositi pri enoti kontrole zračnega prometa s predložitvijo načrta leta.
  2. Če dovoljenje kontrole zračnega prometa ni zadovoljivo, vodja zrakoplova obvesti ATC. V takšnih primerih bo ATC po možnosti izdal dopolnjeno dovoljenje.
  3. Kadar koli zrakoplov zaprosi za dovoljenje z zahtevo po prednosti, predloži poročilo, ki pojasnjuje potrebo po takšni prednosti, če to zahteva ustrezna enota kontrole zračnega prometa.

4. *Možnost spremenjenega dovoljenja med letom.* Če se pred odhodom predvideva, da se lahko, odvisno od avtonomije in pod pogojem pridobitve spremenjenega dovoljenja med letom, sprejme odločitev o nadaljevanju poti do spremenjenega namembnega letališča, je treba o tem obvestiti ustrezne enote za kontrolo zračnega prometa, in sicer tako, da se v načrt leta vključijo informacije v zvezi s spremenjeno potjo (kadar je znana) in spremenjenim namembnim krajem.
5. Zrakoplov, s katerim se upravlja na kontroliranem letališču, ne vozi po manevrskih površinah brez dovoljenja letališkega kontrolnega stolpa in izpolnjuje vsa navodila, ki jih dobi od navedene enote.“.

Stran 28, Priloga, oddelek 8, SERA 8015(c)(2):

*besedilo:* „z nadzvočnega križarjenja“

*se glasi:* „z nadzvočnega potovalnega leta“.

Stran 28, Priloga, oddelek 8, SERA 8015(e)(1):

*besedilo:* „sporočajo zvočno.“

*se glasi:* „sporočajo glasovno.“.

Stran 28, Priloga, oddelek 8, SERA 8015(e)(1)(ii):

*besedilo:* „dovoljenja in navodila za vstop, pristanek na vzletno-pristajalni stezi, vzlet z nje, kratko čakanje, prečkanje, vožnjo po tleh in povratno vožnjo na kateri koli vzletno-pristajalni stezi ter“

*se glasi:* „dovoljenja in navodila za vstop in pristanek na kateri koli vzletno-pristajalni stezi, vzlet z nje, čakanje pred njo, prečkanje, vožnjo in povratno vožnjo po njej ter“.

Stran 28, Priloga, oddelek 8, SERA 8015(e)(4):

*besedilo:* „Zvočna ponovitev sporočil CPDLC se ne zahteva, razen če tako določi izvajalec ANSP.“

*se glasi:* „Glasovna ponovitev sporočil CPDLC se ne zahteva, razen če tako določi ANSP.“.

Stran 28 in 29, Priloga, oddelek 8, SERA 8015(f):

*besedilo:* „1. Dovoljenje kontrole zračnega prometa se uskladi z drugimi enotami za kontrolo zračnega prometa, da se zajame celotna pot ali določen del poti zrakoplova v skladu z določbami 2 do 6.

2. Zrakoplov dobi dovoljenje za celotno pot do letališča prvega načrtovanega pristanka:

(i) če je bilo pred odhodom mogoče uskladiti dovoljenje med vsemi enotami, ki bodo nadzorovale zrakoplov, ali

(ii) če obstaja razumno zagotovilo za predhodno uskladitev med navedenimi enotami, ki bodo nato nadzorovale zrakoplov.

3. Če uskladitev iz točke 2 ni bila dosežena ali ni predvidena, zrakoplov dobi dovoljenje samo do točke, do katere je uskladitev razumno zagotovljena; preden ali ko zrakoplov doseže takšno točko, prejme nadaljnje dovoljenje z ustreznimi navodili.

4. Če tako določi enota ATS, zrakoplov za pridobitev podrejenega dovoljenja vzpostavi zvezo z naslednjo enoto za kontrolo zračnega prometa pred točko prenosa kontrole.

(i) Zrakoplov med pridobivanjem podrejenega dovoljenja vzdržuje potrebno dvosmerno komunikacijo s trenutno enoto za kontrolo zračnega prometa.

(ii) Dovoljenje, ki je izdano kot podrejeno dovoljenje, je za pilota jasno prepoznavno kot takšno.

(iii) Če podrejena dovoljenja niso usklajena, ne vplivajo na prvotni profil leta v nobenem drugem zračnem prostoru, razen v zračnem prostoru enote za kontrolo zračnega prometa, pristojne za izdajo podrejenega dovoljenja.



5. Če namerava zrakoplov vzleteti z letališča v nadzorovanem območju, da bi vstopil v drugo nadzorovano območje v tridesetih minutah ali drugem določenem obdobju, ki je bilo dogovorjeno z zadevnimi območnimi kontrolnimi centri, se uskladitev z naslednjim območnim kontrolnim centrom izvede pred izdajo odletnega dovoljenja.
  6. Če namerava zrakoplov zapustiti nadzorovano območje zaradi letenja zunaj nadzorovanega zračnega prostora in bo nato ponovno vstopil v isto ali drugo nadzorovano območje, se lahko izda dovoljenje od točke odhoda do letališča prvega načrtovanega pristanka. Tako dovoljenje ali spremembe dovoljenja se uporabljajo samo za tiste dele leta, ki se izvajajo v nadzorovanem zračnem prostoru.“
- se glasi:
1. Dovoljenje kontrole zračnega prometa se uskladi z drugimi enotami kontrole zračnega prometa, da se zajame celotna pot ali določen del poti zrakoplova v skladu z določbami 2 do 6.
  2. Zrakoplov dobi dovoljenje za celotno pot do letališča prvega načrtovanega pristanka:
    - (i) če je bilo pred odhodom mogoče uskladiti dovoljenje med vsemi enotami, ki bodo kontrolirale zrakoplov, ali
    - (ii) če obstaja razumno zagotovilo za predhodno uskladitev med navedenimi enotami, ki bodo nato kontrolirale zrakoplov.
  3. Če uskladitev iz točke 2 ni bila dosežena ali ni predvidena, zrakoplov dobi dovoljenje samo do točke, do katere je uskladitev razumno zagotovljena; preden ali ko zrakoplov doseže takšno točko, prejme nadaljnje dovoljenje z ustreznimi navodili.
  4. Če tako določi enota ATS, zrakoplov za pridobitev podrejenega dovoljenja vzpostavi zvezo z naslednjo enoto kontrole zračnega prometa pred točko prenosa kontrole.
    - (i) Zrakoplov med pridobivanjem podrejenega dovoljenja vzdržuje potrebno dvosmerno komunikacijo s trenutno enoto kontrole zračnega prometa.
    - (ii) Dovoljenje, ki je izdano kot podrejeno dovoljenje, je za pilota jasno prepoznavno kot takšno.
    - (iii) Če podrejena dovoljenja niso usklajena, ne vplivajo na prvotni profil leta v nobenem drugem zračnem prostoru, razen v zračnem prostoru enote kontrole zračnega prometa, pristojne za izdajo podrejenega dovoljenja.
  5. Če namerava zrakoplov vzleteti z letališča v kontroliranem območju, da bi vstopil v drugo kontrolirano območje v tridesetih minutah ali drugem določenem obdobju, ki je bilo dogovorjeno z zadevnimi centri območne kontrole, se uskladitev z naslednjim centrom območne kontrole izvede pred izdajo odletnega dovoljenja.
  6. Če namerava zrakoplov zapustiti kontrolirano območje zaradi letenja zunaj kontroliranega zračnega prostora in bo nato ponovno vstopil v isto ali drugo kontrolirano območje, se lahko izda dovoljenje od točke odhoda do letališča prvega načrtovanega pristanka. Tako dovoljenje ali spremembe dovoljenja se uporabljajo samo za tiste dele leta, ki se izvajajo v kontroliranem zračnem prostoru.“

Stran 29 in 30; Priloga, oddelek 8, SERA 8020:

- besedilo: „(a) Razen pod pogoji, navedenimi v točkah (b) in (d), zrakoplov ravna v skladu z veljavnim načrtom leta ali ustreznim delom veljavnega načrta leta, ki je bil predložen za nadzorovani let, razen če se zahteva sprememba in je bilo pridobljeno dovoljenje od ustrezne enote za kontrolo zračnega prometa ali če nastanejo izredne razmere, ki zahtevajo takojšnje ukrepanje zrakoplova; v takšnem primeru je treba, takoj ko dopuščajo okoliščine po ukrepanju, odobrenem v nujnih primerih, o tem obvestiti ustrezno enoto služb zračnega prometa in navesti, da je bil ta ukrep izveden s pooblastilom za ukrepanje v nujnih primerih.
1. Če pristojni organ ne izda drugega dovoljenja ali ustrezna enota za kontrolo zračnega prometa ne da drugega navodila, je treba nadzorovane lete:
    - (i) če so na vzpostavljeni poti ATS, voditi vzdolž določene srednje črte navedene poti, ali
    - (ii) če so na kateri koli drugi poti, voditi neposredno med navigacijskimi napravami in/ali točkami, ki opredeljujejo navedeno pot.
  2. Če pristojni organ ne izda drugega dovoljenja ali ustrezna enota za kontrolo zračnega prometa ne da drugega navodila, se zrakoplov, ki leti vzdolž odseka poti ATS, ki je določen glede na vsesmerne radijske oddajnike z zelo visoko frekvenco, za svoje osnovno navigacijsko vodenje preusmeri z naprave za zrakoplovom na napravo pred zrakoplovom, in sicer na točko preusmeritve, ali če je to z operativnega vidika mogoče, čim bliže tej točki, če je določena.
  3. Odstopanje od zahtev iz točke 2 se sporoči ustrezni enoti služb zračnega prometa.

- (b) *Nenamerne spremembe.* Če pride pri nadzorovanem letu do nenamerne odstopanja od veljavnega načrta leta, je treba ukrepati po naslednjem postopku:
1. Odklon od sledi: če zrakoplov zavije s sledi leta, je treba nemudoma naravnati smer leta zrakoplova tako, da čim prej ponovno doseže svojo sled.
  2. Sprememba dejanske hitrosti: če se povprečna dejanska hitrost zrakoplova na nivoju križarjenja med točkami javljanja spreminja ali se pričakuje, da se bo spremenila za plus ali minus 5 odstotkov glede na hitrost zrakoplova, navedeno v načrtu leta, je o tem treba obvestiti ustrezno enoto služb zračnega prometa.
  3. Sprememba v časovni napovedi: če se ugotovi, da časovna napoved za naslednjo veljavno točko javljanja, mejo letalskega informativnega območja ali namembno letališče, odvisno od tega, kateri od teh krajev je najbližji, odstopa za več kot tri minute od napovedi, ki je bila sporočena službam zračnega prometa, ali od časa, ki ga predpiše pristojni organ, ali je predpisan na podlagi regionalnih sporazumov o zračnem prometu ICAO, je treba ustrezni enoti služb zračnega prometa čim prej sporočiti spremenjeni predvideni čas.
  4. Če je sklenjen sporazum ADS-C, se enoto služb zračnega prometa samodejno prek podatkovne zveze obvesti tudi o vsaki spremembi, ki nastane zunaj mejnih vrednosti, določenih s sporazumom ADS-C za primer.
- (c) *Načrtovane spremembe.* Zahtevki za spremembe načrta leta morajo vključevati naslednje informacije:
1. Pri spremembi nivoja križarjenja: identifikacija zrakoplova, zahtevani novi nivo križarjenja in hitrost križarjenja na tem nivoju, popravljene časovne napovedi (po potrebi) na naslednjih mejah letalskega informativnega območja.
  2. Pri spremembi poti:
    - (i) Namembni kraj ostane nespremenjen: identifikacija zrakoplova, pravila letenja, opis nove poti letenja vključno s podatki, ki se nanašajo na načrt leta, z začetkom pri položaju, na katerem se začne zahtevana sprememba poti, popravljene časovne napovedi, vse druge ustrezne informacije.
    - (ii) Spremenjen namembni kraj: identifikacija zrakoplova, pravila letenja, opis spremenjene poti letenja na spremenjeno namembno letališče, vključno s podatki, ki se nanašajo na načrt leta, z začetkom pri položaju, na katerem se začne zahtevana sprememba poti, popravljene časovne napovedi, nadomestno(-a) letališče(-a), vse druge ustrezne informacije.
- (d) *Poslabšanje vremena pod minimalne vizualne meteorološke razmere.* Če postane očitno, da let v vizualnih meteoroloških razmerah v skladu z veljavnim načrtom leta ne bo izvedljiv, posadka, ki upravlja let VFR kot nadzorovani let:
1. zaprosi za dopolnjeno dovoljenje, ki omogoča zrakoplovu, da v vizualnih vremenskih razmerah nadaljuje pot do namembnega ali nadomestnega letališča ali da zapusti zračni prostor, znotraj katerega se zahteva dovoljenje ATC, ali
  2. če dovoljenja v skladu s točko (a) ni mogoče pridobiti, nadaljuje let v vizualnih vremenskih razmerah in obvesti ustrezno enoto ATC o sprejetem ukrepu, da bo zrakoplov zapustil zadevni zračni prostor ali pa pristal na najbližjem primernem letališču, ali
  3. če let poteka znotraj nadzorovane cone, zaprosi za pooblastilo, da ga lahko izvaja kot posebni VFR, ali
  4. zaprosi za dovoljenje za izvajanje leta v skladu s pravili instrumentalnega letenja.“
- se glasi: „(a) Razen pod pogoji, navedenimi v točkah (b) in (d), zrakoplov ravna v skladu z veljavnim načrtom leta ali ustreznim delom veljavnega načrta leta, ki je bil predložen za kontrolirani let, razen če se zahteva sprememba in je bilo pridobljeno dovoljenje od ustrezne enote kontrole zračnega prometa ali če nastanejo izredne razmere, ki zahtevajo takojšnje ukrepanje zrakoplova; v takšnem primeru je treba, takoj ko dopuščajo okoliščine po ukrepanju v nujnih primerih, o tem obvestiti ustrezno enoto služb zračnega prometa in navesti, da je bil ta ukrep izveden zaradi ukrepanja v nujnih primerih.
1. Če pristojni organ ne izda drugega dovoljenja ali ustrezna enota kontrole zračnega prometa ne da drugega navodila, je treba kontrolirane lete:
    - (i) če so na vzpostavljeni poti ATS, voditi vzdolž določene srednje črte navedene poti, ali
    - (ii) če so na kateri koli drugi poti, voditi neposredno med navigacijskimi napravami in/ali točkami, ki opredeljujejo navedeno pot.

2. Če pristojni organ ne izda drugega dovoljenja ali ustrezna enota kontrole zračnega prometa ne da drugega navodila, se zrakoplov, ki leti vzdolž odseka poti ATS, ki je določen glede na visokofrekvenčne vsesmerne radijske oddajnike, za svoje osnovno navigacijsko vodenje preusmeri z naprave za zrakoplovom na napravo pred zrakoplovom, in sicer nad točko preusmeritve ali čim bliže tej točki, kot je to z operativnega vidika mogoče, če je taka točka določena.
  3. Odstopanje od zahtev iz točke 2 se sporoči ustrezni enoti služb zračnega prometa.
- (b) *Nenamerne spremembe.* Če pride pri kontroliranem letu do nenamernega odstopanja od veljavnega načrta leta, je treba ukrepati po naslednjem postopku:
1. Odstopanje od sledi: če zrakoplov odstopa od sledi leta, je treba nemudoma prilagoditi smer leta zrakoplova, da čim prej ponovno doseže sled leta.
  2. Sprememba dejanske hitrosti letenja: če se povprečna dejanska hitrost letenja zrakoplova na nivoju potovalnega leta med točkami javljanja spreminja ali se pričakuje, da se bo spremenila za plus ali minus 5 odstotkov dejanske hitrosti letenja glede na hitrost zrakoplova, navedeno v načrtu leta, je o tem treba obvestiti ustrezno enoto služb zračnega prometa.
  3. Sprememba v predvidenem času: če se ugotovi, da predvideni čas za naslednjo veljavno točko javljanja, mejo območja z informacijami za letenje ali namembno letališče, odvisno od tega, kateri od teh krajev je najbližji, odstopa za več kot tri minute od napovedi, ki je bila sporočena službam zračnega prometa, ali od časa, ki ga predpiše pristojni organ ali je predpisan na podlagi regionalnih sporazumov o zračnem prometu ICAO, je treba ustrezni enoti služb zračnega prometa čim prej sporočiti spremenjeni predvideni čas.
  4. Če je sklenjen sporazum ADS-C, se enoto služb zračnega prometa samodejno prek podatkovne zveze obvesti tudi o vsaki spremembi, ki nastane zunaj mejnih vrednosti, določenih s sporazumom za dogodek ADS-C.
- (c) *Načrtovane spremembe.* Zahtevki za spremembe načrta leta morajo vključevati naslednje informacije:
1. Pri spremembi nivoja potovalnega leta: identifikacija zrakoplova, zahtevani novi nivo potovalnega leta in hitrost potovalnega leta na tem nivoju, spremenjene časovne ocene (po potrebi) na naslednjih mejah območja z informacijami za letenje.
  2. Pri spremembi poti:
    - (i) Namembni kraj ostane nespremenjen: identifikacija zrakoplova, pravila letenja, opis nove poti letenja vključno s podatki, ki se nanašajo na načrt leta, z začetkom pri položaju, na katerem se začne zahtevana sprememba poti, popravljene časovne ocene, vse druge ustrezne informacije.
    - (ii) Spremenjen namembni kraj: identifikacija zrakoplova, pravila letenja, opis spremenjene poti letenja na spremenjeno namembno letališče, vključno s podatki, ki se nanašajo na načrt leta, z začetkom pri položaju, na katerem se začne zahtevana sprememba poti, spremenjene časovne ocene, nadomestno(-a) letališče(-a), vse druge ustrezne informacije.
- (d) *Poslabšanje vremena pod minimalne vizualne meteorološke razmere.* Če postane očitno, da let v vizualnih meteoroloških razmerah v skladu z veljavnim načrtom leta ne bo izvedljiv, posadka, ki upravlja let VFR kot kontrolirani let:
1. zaprosi za spremenjeno dovoljenje, ki omogoča zrakoplovu, da v vizualnih meteoroloških razmerah nadaljuje pot do namembnega ali nadomestnega letališča ali da zapusti zračni prostor, znotraj katerega se zahteva dovoljenje ATC, ali
  2. če dovoljenja v skladu s točko (a) ni mogoče pridobiti, nadaljuje let v vizualnih meteoroloških razmerah in obvesti ustrezno enoto ATC o sprejetem ukrepu, da bo zrakoplov zapustil zadevni zračni prostor ali pa pristal na najbližjem primernem letališču, ali
  3. če let poteka znotraj kontrolirane cone, zaprosi za pooblastilo, da ga lahko izvaja kot posebni let VFR, ali
  4. zaprosi za dovoljenje za izvajanje leta v skladu s pravili instrumentalnega letenja.“

Stran 30, Priloga, oddelek 8, SERA 8025:

- besedilo:* „(a) Za nadzorovani let je treba ustrezni enoti služb zračnega prometa čim prej sporočiti čas in nivo prečkanja vsake označene obvezne točke javljanja, skupaj z vsemi drugimi zahtevanimi informacijami, razen če pristojni organ ali ustrezna enota služb zračnega prometa pod pogoji, ki jih določi navedeni organ, nadzorovani let izvame iz teh zahtev. Poročila o položaju se na zahtevo ustrezne enote služb zračnega prometa predloži tudi v zvezi z dodatnimi točkami. Če označene točke javljanja niso na voljo, je treba o položaju poročati v časovnih presledkih, ki jih predpiše pristojni organ ali opredeli ustrezna enota služb zračnega prometa.
1. Pri nadzorovanih letih, ki ustrezni enoti služb zračnega prometa zagotavljajo podatke o položaju prek komunikacij s podatkovno zvezo, se zvočna poročila o položaju zagotavljajo le, kadar se to zahteva.“

se glasi: „(a) Kontrolirani let ustreznih enot služb zračnega prometa čim prej sporoči čas in višino preleta vsake označene obvezne točke javljanja, skupaj z vsemi drugimi zahtevanimi informacijami, razen v primeru izvetja s strani pristojnega organa ali ustreznih enot služb zračnega prometa pod pogoji, ki jih določi navedeni organ. Poročanje o položaju se na enak način na zahtevo ustreznih enot služb zračnega prometa opravi tudi v zvezi z dodatnimi točkami. V primeru, da označenih točk javljanja ni, se poročanje o položaju opravi v časovnih presledkih, ki jih predpiše pristojni organ ali opredeli ustreznih enot služb zračnega prometa.

1. Pri kontroliranih letih, ki ustreznih enot služb zračnega prometa zagotavljajo podatke o položaju prek komunikacij s podatkovno zvezo, se glasovna poročila o položaju izvajajo le, kadar se to zahteva.“

Stran 30, Priloga, oddelek 8, SERA 8030:

besedilo: **„Konec nadzora**

Zrakoplov, ki leti v nadzorovanem letu in ga služba za kontrolo zračnega prometa preneha obravnavati, o tem takoj obvesti ustrežno enoto ATC, razen če pristaja na nadzorovanem letališču.“

se glasi: **„Prenehanje kontrole**

Zrakoplov, ki leti v kontroliranem letu, razen če pristaja na kontroliranem letališču, obvesti ustrežno enoto ATC, takoj ko preneha biti predmet storitev službe zračnega prometa.“

Stran 30 in 31, Priloga, oddelek 8, SERA 8035:

besedilo: „(a) Zrakoplov, ki leti v nadzorovanem letu, vzdržuje neprekinjeno zvočno komunikacijo zrak–zemlja na ustreznem komunikacijskem kanalu in po potrebi vzpostavi dvosmerno komunikacijo z ustrežno enoto za kontrolo zračnega prometa, razen če ustreznih izvajalec ANSP za zrakoplov, ki pomeni del letališkega prometa na nadzorovanem letališču, predpiše drugače.

1. Ko se vzpostavi CPDLC, še naprej velja zahteva, da zrakoplov ohrani zvočno komunikacijo zrak–zemlja.

(b) Države članice izpolnjujejo ustrezne določbe o napakah pri komunikacijah, ki so bile sprejete v skladu s Čikaško konvencijo. Komisija najpozneje do 31. decembra 2015 predlaga skupne evropske postopke za izvajanje omenjenih določb ICAO v zakonodaji EU.“

se glasi: „(a) Zrakoplov, ki leti v kontroliranem letu, ves čas ohranja pozornost na glasovno komunikacijo zrak–zemlja na ustreznem komunikacijskem kanalu in po potrebi vzpostavi dvosmerno komunikacijo z ustrežno enoto kontrole zračnega prometa, razen če ustreznih ANSP za zrakoplov, ki je del letališkega prometa na kontroliranem letališču, predpiše drugače.

1. Ko se vzpostavi CPDLC, še naprej velja zahteva, da zrakoplov ohrani pozornost na glasovno komunikacijo zrak–zemlja.

(b) Države članice izpolnjujejo ustrezne določbe o odpovedih komunikacije, ki so bile sprejete v skladu s Čikaško konvencijo. Komisija najpozneje do 31. decembra 2015 predlaga skupne evropske postopke za izvajanje omenjenih določb ICAO v zakonodaji EU.“

Stran 31, Priloga, oddelek 9, naslov:

besedilo: **„Letalska informacijska služba“**

se glasi: **„Služba informacij za letenje“.**

Stran 31, Priloga, oddelek 9, SERA 9001:

besedilo: „(a) Letalske informacije zagotavljajo ustrezne enote služb zračnega prometa vsem zrakoplovom, na katere bi te informacije lahko vplivale in ki se:

1. zagotavljajo s službo za kontrolo zračnega prometa ali
2. jih drugače izvejo ustreznih enot služb zračnega prometa.

(b) Prejem letalskih informacij vodje zrakoplova ne razreši nobenih odgovornosti in vodja zrakoplova sprejme končno odločitev v zvezi s predlagano spremembo načrta leta.

(c) Če enote zračnega prometa zagotavljajo letalske informacije in storitev kontrole zračnega prometa, ima zagotavljanje storitev kontrole zračnega prometa prednost pred zagotavljanjem letalskih informacij, če zagotavljanje storitev kontrole zračnega prometa tako zahteva.“

- se glasi: „(a) Službo informacij za letenje zagotavljajo ustrezne enote služb zračnega prometa vsem zrakoplovom, na katere bi te informacije lahko vplivale in ki:
1. zagotavljajo s službo za kontrolo zračnega prometa ali
  2. jih drugače izvejo ustrezne enote služb zračnega prometa.
- (b) Prejem storitve službe informacij za letenje vodje zrakoplova ne razreši nobenih odgovornosti in vodja zrakoplova sprejme končno odločitev v zvezi s predlagano spremembo načrta leta.
- (c) Če enote služb zračnega prometa zagotavljajo službo informacij za letenje in službo kontrole zračnega prometa, ima zagotavljanje službe kontrole zračnega prometa prednost pred zagotavljanjem službe informacij za letenje, če zagotavljanje službe kontrole zračnega prometa tako zahteva.“

Stran 31, Priloga, oddelek 9, SERA 9005:

besedilo: **„Obseg letalskih informacij**

- (a) Letalska informacijska služba vključuje zagotavljanje ustreznih:
1. informacij SIGMET in AIRMET;
  2. informacij o dejavnosti vulkanov pred izbruhom, izbruhih vulkanov in oblakih vulkanskega pepela;
  3. informacij o sproščanju radioaktivnih snovi ali strupenih kemikalij v ozračje;
  4. informacij o spremembah glede razpoložljivosti radionavigacijskih storitev;
  5. informacij o spremembah razmer na letališčih in v pripadajočih objektih, vključno z informacijami o stanju na letaliških območjih gibanja, če je na njih sneg, led ali večja količina vode;
  6. informacij o prosto letečih balonih brez posadke
- in vseh drugih informacij, ki lahko vplivajo na varnost.
- (b) Letalske informacije, ki se zagotavljajo letom, vključujejo poleg informacij iz točke (a) tudi zagotavljanje informacij:
1. o vremenskih razmerah, sporočenih ali napovedanih za odhodna, namembna in nadomestna letališča;
  2. o nevarnosti trčenja za zrakoplove, ki letijo v razredih C, D, E, F in G zračnega prostora;
  3. za let nad vodnimi površinami, če je to izvedljivo in to zahteva pilot, vse razpoložljive informacije, kot so radijski klicni znak, položaj, dejanska smer, hitrost itd. površinskih plovil na območju.
- (c) Letalske informacije za lete VFR vključujejo poleg informacij iz točke (a) tudi zagotavljanje razpoložljivih informacij o prometnih in vremenskih razmerah na poti leta, ki lahko onemogočijo letenje po pravilih vizualnega letenja.“

se glasi: **„Obseg službe informacij za letenje**

- (a) Služba informacij za letenje vključuje zagotavljanje ustreznih:
1. informacij SIGMET in AIRMET;
  2. informacij o vulkanski aktivnosti pred izbruhom, izbruhih vulkanov in oblakih vulkanskega pepela;
  3. informacij o sproščanju radioaktivnih snovi ali strupenih kemikalij v ozračje;
  4. informacij o spremembah glede razpoložljivosti radionavigacijskih storitev;
  5. informacij o spremembah razmer na letališčih in v pripadajočih objektih, vključno z informacijami o stanju na letaliških območjih gibanja, če je na njih sneg, led ali večja količina vode;
  6. informacij o prosto letečih balonih brez posadke
- in vseh drugih informacij, ki lahko vplivajo na varnost.
- (b) Služba informacij za letenje, ki se zagotavlja letom, vključuje poleg informacij iz točke (a) tudi zagotavljanje informacij:
1. o vremenskih razmerah, sporočenih ali napovedanih za odhodna, namembna in nadomestna letališča;
  2. o nevarnosti trčenja za zrakoplove, ki letijo v razredih C, D, E, F in G zračnega prostora;
  3. za let nad vodnimi površinami, če je to izvedljivo in to zahteva pilot, vseh razpoložljivih informacij, kot so radijski pozivni znak, položaj, dejanska smer, hitrost itd. površinskih plovil na območju.

- (c) Služba informacij za letenje za lete VFR vključuje poleg informacij iz točke (a) tudi zagotavljanje razpoložljivih informacij o prometnih in vremenskih razmerah na poti leta, ki lahko onemogočijo letenje po pravih vizualnega letenja.“

Stran 32, 33 in 34, Priloga, oddelek 9, SERA 9010:

*besedilo:* „**Samodejna letališka informacijska služba (ATIS)**

(a) Uporaba sporočil ATIS pri usmerjenem prenosu vprašanj/odgovorov

1. Pristojna enota služb zračnega prometa na zahtevo pilota posreduje ustrezno(-a) sporočilo(-a) ATIS.
2. Če sta zagotovljena zvočni in/ali podatkovni ATIS:
  - (i) zrakoplov potrdi prejem informacije po vzpostavitvi komunikacije z enoto ATS, ki zagotavlja storitev priletne kontrole, letališkimi kontrolnim stolpom ali letališko letalsko informacijsko službo (AFIS), kot je ustrezno, in
  - (ii) pristojna enota služb zračnega prometa v odgovoru zrakoplovu, ki je potrdil prejem sporočila ATIS, ali zrakoplovu, ki pristaja, v času, ki ga določi pristojni organ, zagotovi podatek o trenutni nastavitvi višinomera.
3. Informacije iz veljavnega sporočila ATIS, katerih prejem je potrdil zadevni zrakoplov, je treba vključiti v usmerjeni prenos informacij zrakoplovu, razen nastavitve višinomera, ki se zagotovi v skladu s točko 2.
4. Če zrakoplov potrdi prejem informacij ATIS, ki niso več veljavne, se mu takoj sporočijo vsi podatki, ki jih je treba posodobiti.

(b) ATIS za zrakoplove, ki pristajajo in vzletajo

Sporočila ATIS, ki vsebujejo informacije za pristanek in vzlet, vključujejo naslednje podatke v navedenem vrstnem redu:

1. ime letališča;
2. informacije o prihodih in/ali odhodih;
3. vrsto pogodbe, če poteka komunikacija prek podatkovne zveze D-ATIS;
4. označevalnik;
5. po potrebi čas opazovanja;
6. vrsto predvidenega(-ih) prileta(-ov);
7. vzletno-pristajalno(-e) stezo(-e) v uporabi, stanje zadrževalnega sistema, ki pomeni potencialno nevarnost, če obstaja;
8. pomembne razmere na površini vzletno-pristajalne steze in po potrebi zaviranje;
9. po potrebi zamudo zaradi čakanja;
10. po potrebi nivo prehoda;
11. druge pomembne operativne informacije;
12. smer in hitrost vetra na površini, vključno s pomembnimi odstopanji, če so na voljo površinski vetrni senzorji za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) steze (stez), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operaterji zrakoplovov, ter navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;
13. vidljivost in po potrebi RVR <sup>(1)</sup>;
14. trenutne vremenske razmere <sup>(1)</sup>;
15. oblak pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje, kumulonimbus, če je nebo zakrito, vertikalna vidljivost, če je na voljo <sup>(1)</sup>;
16. temperaturo zraka;

17. temperaturo rosišča;
18. nastavitve(-ve) višinomera(-ov);
19. vse razpoložljive informacije o pomembnih vremenskih pojavih na območjih prileta in začetnega vzpenjanja, vključno s strižnim vetrom, ter informacije o najnovejših vremenskih razmerah, pomembnih za obratovanje zrakoplovov;
20. napoved trenda, če je na voljo, in
21. posebna navodila ATIS.

(c) ATIS za zrakoplove, ki pristajajo

Sporočila ATIS, ki vsebujejo samo informacije za pristaneke, vključujejo naslednje podatke v navedenem vrstnem redu:

1. ime letališča;
2. informacije o prihodih;
3. vrsto pogodbe, če poteka komunikacija prek podatkovne zveze D-ATIS;
4. označevalnik;
5. po potrebi čas opazovanja;
6. vrsto predvidenega(-ih) prileta(-ov);
7. glavno pristajalno(-e) stezo(-e); stanje zadrževalnega sistema, ki pomeni potencialno nevarnost, če obstaja;
8. pomembne razmere na površini vzletno-pristajalne steze in po potrebi zaviranje;
9. po potrebi zamudo zaradi čakanja;
10. po potrebi nivo prehoda;
11. druge pomembne operativne informacije;
12. smer in hitrost vetra na površini, vključno s pomembnimi odstopanji, če so na voljo površinski vetrni senzorji za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) steze (stez), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operaterji zrakoplovov, ter navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;
13. vidljivost in po potrebi RVR <sup>(1)</sup>;
14. trenutne vremenske razmere <sup>(1)</sup>;
15. oblak pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje, kumulonimbus, če je nebo zakrito, vertikalno vidljivost, če je na voljo <sup>(1)</sup>;
16. temperaturo zraka;
17. temperaturo rosišča;
18. nastavitve(-ve) višinomera(-ov);
19. vse razpoložljive informacije o pomembnih vremenskih pojavih na območju prileta, vključno s strižnim vetrom, ter informacije o najnovejših vremenskih razmerah, pomembnih za obratovanje zrakoplovov;
20. napoved trenda, če je na voljo, in
21. posebna navodila ATIS.

(d) ATIS za zrakoplove, ki vzletajo

Sporočila ATIS, ki vsebujejo samo informacije za vzlet, vključujejo naslednje podatke v navedenem vrstnem redu:

1. ime letališča;
2. informacije o odhodih;
3. vrsto pogodbe, če poteka komunikacija prek podatkovne zveze D-ATIS;
4. označevalnik;
5. po potrebi čas opazovanja;

6. predvideno(-e) vzletno-pristajalno(-e) stezo(-e) za vzlet, stanje zadrževalnega sistema, ki pomeni potencialno nevarnost, če obstaja;
7. pomembne razmere na površini vzletno-pristajalne(-ih) steze (stez), predvidene(-ih) za vzlet, in po potrebi zaviranje;
8. po potrebi zamudo pri vzletu;
9. po potrebi nivo prehoda;
10. druge pomembne operativne informacije;
11. smer in hitrost vetra na površini, vključno s pomembnimi odstopanji, če so na voljo površinski vetrni senzorji za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-nih) steze (stez), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operaterji zrakoplovov, ter navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;
12. vidljivost in po potrebi RVR <sup>(1)</sup>;
13. trenutne vremenske razmere <sup>(1)</sup>;
14. oblak pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje, kumulonimbus, če je nebo zakrito, vertikalno vidljivost, če je na voljo <sup>(1)</sup>;
15. temperaturo zraka;
16. temperaturo rosišča;
17. nastavitev(-ve) višinomera(-ov);
18. vse razpoložljive informacije o pomembnih meteoroloških pojavih na območju začetnega vzpenjanja, vključno s strižnim vetrom;
19. napoved trenda, če je na voljo, in
20. posebna navodila ATIS.“

se glasi: **„Samodejna storitev letaliških informacij (ATIS)**

(a) Uporaba sporočil ATIS pri usmerjenem prenosu vprašanj/odgovorov

1. Pristojna enota služb zračnega prometa na zahtevo pilota posreduje ustrezno(-a) sporočilo(-a) ATIS.
2. Če sta zagotovljena glasovni in/ali podatkovni ATIS:
  - (i) zrakoplov potrdi prejem informacije po vzpostavitvi komunikacije z enoto ATS, ki zagotavlja storitev priletne kontrole, z letališkim kontrolnim stolpom ali letališko službo informacij za letenje (AFIS), kot je ustrezno, in
  - (ii) pristojna enota služb zračnega prometa v odgovoru zrakoplovu, ki je potrdil prejem sporočila ATIS, ali zrakoplovu v priletu v času, ki ga določi pristojni organ, zagotovi podatek o trenutni nastavitvi višinomera.
3. Informacije iz veljavnega sporočila ATIS, katerih prejem je potrdil zadevni zrakoplov, je treba vključiti v usmerjeni prenos informacij zrakoplovu, razen nastavitve višinomera, ki se zagotovi v skladu s točko 2.
4. Če zrakoplov potrdi prejem informacij ATIS, ki niso več veljavne, se mu takoj sporočijo vsi podatki, ki jih je treba posodobiti.

(b) ATIS za zrakoplove v prihodu in odhodu

Sporočila ATIS, ki vsebujejo informacije za prihode in odhode, vključujejo naslednje podatke v navedenem vrstnem redu:

1. ime letališča;
2. oznako prihoda in/ali odhoda;
3. vrsto pogodbe, če poteka komunikacija prek podatkovne zveze D-ATIS;
4. označevalnik;
5. po potrebi čas opazovanja;
6. vrsto predvidenega(-ih) prileta(-ov);



7. vzletno-pristajalno(-e) stezo(-e) v uporabi, stanje zaustavljalnega sistema, ki pomeni potencialno nevarnost, če obstaja;
8. pomembne razmere na površini vzletno-pristajalne steze in po potrebi zaviralni učinek;
9. po potrebi zamudo zaradi čakanja;
10. po potrebi nivo prehoda;
11. druge pomembne operativne informacije;
12. smer in hitrost vetra na površini, vključno s pomembnimi spremembami, ter če so na voljo površinski vetrni senzorji za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operatorji zrakoplovov, navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;
13. vidljivost in po potrebi RVR <sup>(1)</sup>;
14. trenutne vremenske razmere <sup>(1)</sup>;
15. oblak pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje; kumulonimbus; če je baza oblakov nejasna, vertikalno vidljivost, če je na voljo <sup>(1)</sup>;
16. temperaturo zraka;
17. temperaturo rosišča;
18. nastavitve(-ve) višinomera(-ov);
19. vse razpoložljive informacije o pomembnih meteoroloških pojavih v območjih prileta in začetnega vzpenjanja, vključno s strižnim vetrom, ter informacije o najnovejših vremenskih razmerah, pomembnih za obratovanje zrakoplovov;
20. napoved razvoja vremena, če je na voljo, in
21. posebna navodila ATIS.

(c) ATIS za zrakoplove v prihodu

Sporočila ATIS, ki vsebujejo samo informacije za prihod, vključujejo naslednje podatke v navedenem vrstnem redu:

1. ime letališča;
2. oznako prihoda;
3. vrsto pogodbe, če poteka komunikacija prek podatkovne zveze D-ATIS;
4. označevalnik;
5. po potrebi čas opazovanja;
6. vrsto predvidenega(-ih) prihoda(-ov);
7. glavno pristajalno(-e) stezo(-e); stanje zaustavljalnega sistema, ki pomeni potencialno nevarnost, če obstaja;
8. pomembne razmere na površini vzletno-pristajalne steze in po potrebi zaviralni učinek;
9. po potrebi zamudo zaradi čakanja;
10. po potrebi nivo prehoda;
11. druge pomembne operativne informacije;
12. smer in hitrost vetra na površini, vključno s pomembnimi spremembami, ter če so na voljo površinski vetrni senzorji za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operatorji zrakoplovov, navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;
13. vidljivost in po potrebi RVR <sup>(1)</sup>;
14. trenutne vremenske razmere <sup>(1)</sup>;
15. oblak pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje; kumulonimbus; če je baza oblakov nejasna, vertikalno vidljivost, če je na voljo <sup>(1)</sup>;
16. temperaturo zraka;
17. temperaturo rosišča;

18. nastavitev(-ve) višinomera(-ov);
  19. vse razpoložljive informacije o pomembnih meteoroloških pojavih v območju začetnega vzpenjanja, vključno s strižnim vetrom;
  20. napoved razvoja vremena, če je na voljo, in
  21. posebna navodila ATIS.
- (d) ATIS za zrakoplove v odhodu
- Sporočila ATIS, ki vsebujejo samo informacije o odhodu, vključujejo naslednje vrste informacij v navedenem vrstnem redu:
1. ime letališča;
  2. oznako odhoda;
  3. vrsto pogodbe, če poteka komunikacija prek podatkovne zveze D-ATIS;
  4. označevalnik;
  5. po potrebi čas opazovanja;
  6. predvideno(-e) vzletno-pristajalno(-e) stezo(-e) za vzlet, stanje zaustavljalnega sistema, ki pomeni potencialno nevarnost, če obstaja;
  7. pomembne razmere na površini vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), predvidene(-ih) za vzlet, in po potrebi zaviralni učinek;
  8. po potrebi zamudo pri odhodu;
  9. po potrebi nivo prehoda;
  10. druge pomembne operativne informacije;
  11. smer in hitrost vetra na površini, vključno s pomembnimi spremembami, ter če so na voljo površinski vetrni senzorji za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operatorji zrakoplovov, navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;
  12. vidljivost in po potrebi RVR (!);
  13. trenutne vremenske razmere (!);
  14. oblak pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje; kumulonimbus; če je baza oblakov nejasna, vertikalno vidljivost, če je na voljo (!);
  15. temperaturo zraka;
  16. temperaturo rosišča;
  17. nastavitev(-ve) višinomera(-ov);
  18. vse razpoložljive informacije o pomembnih meteoroloških pojavih v območju začetnega vzpenjanja, vključno s strižnim vetrom;
  19. napoved razvoja vremena, če je na voljo, in
  20. posebna navodila ATIS.“.

Stran 35, Priloga, oddelek 10:

*besedilo:* „**SERA.10001 Uporaba**

- (a) Alarmno službo zagotavljajo enote služb zračnega prometa:
1. vsem zrakoplovom, katerim se zagotavlja storitev kontrole zračnega prometa;
  2. po možnosti vsem drugim zrakoplovom, ki so predložili načrt leta ali se kako drugače predstavili službam zračnega prometa, in
  3. vsem zrakoplovom, za katere se ve ali domneva, da so predmet nezakonitega vmešavanja.

**SERA.10005 Informacije za zrakoplove, ki so v bližini zrakoplova v nevarnosti**

- (a) Če enota služb zračnega prometa ugotovi, da je zrakoplov v nevarnosti, o vrsti nevarnosti čim prej obvesti druge zrakoplove, za katere ve, da so v bližini zadevnega zrakoplova, razen v pogojih, navedenih v točki (b).
- (b) Če enota služb zračnega prometa ve ali domneva, da je zrakoplov predmet nezakonitega vmešavanja, se v sporočilih ATS zrak-zemlja ne navede vrsta nevarnosti, razen če ni bila že prej navedena v sporočilih iz zadevnega zrakoplova in če taka navedba zagotovo ne bo poslabšala razmer.“

se glasi: **„SERA.10001 Uporaba**

(a) Alarmno službo zagotavljajo enote služb zračnega prometa:

1. vsem zrakoplovom, ki se jim zagotavlja služba kontrole zračnega prometa;
2. po možnosti vsem drugim zrakoplovom, ki so predložili načrt leta ali so kako drugače znani službam zračnega prometa, in
3. vsem zrakoplovom, za katere se ve ali domneva, da so predmet nezakonitega vmešavanja.

**SERA.10005 Informacije za zrakoplove, ki so v bližini zrakoplova v izrednem stanju**

(a) Če enota služb zračnega prometa ugotovi, da je zrakoplov v izrednem stanju, o vrsti izrednega stanja čim prej obvesti druge zrakoplove, za katere ve, da so v bližini zadevnega zrakoplova, razen v pogojih, navedenih v točki (b).

(b) Če enota služb zračnega prometa ve ali domneva, da je zrakoplov predmet nezakonitega vmešavanja, se v ATS komunikaciji zrak-zemlja ne navede vrsta stanja, razen če ni bila že prej navedena v sporočilih iz zadevnega zrakoplova in če taka navedba zagotovo ne bo poslabšala razmer.“.

Stran 35, Priloga, oddelek 11, naslov:

besedilo: **„Vmešavanje, nepredvidene nevarne razmere in prestrežanje“**

se glasi: **„Vmešavanje, postopki v primeru izrednega stanja in prestrežanje“.**

Stran 35, Priloga, oddelek 11, SERA 11001(a):

besedilo: „Zrakoplov, ki je predmet nezakonitega vmešavanja, stori vse, da nastavi odzivnik na kodo 7500 in ustrezno enoto služb zračnega prometa obvesti o vseh pomembnih okoliščinah, ki so s tem povezane, in o vsakem odstopanju od veljavnega načrta leta, ki je pogojeno z okoliščinami, s čimer omogoči enoti ATS, da mu zagotovi prednost in zmanjša ogroženost drugih zrakoplovov.“

se glasi: „Zrakoplov, ki je predmet nezakonitega vmešavanja, stori vse, da nastavi odzivnik na kodo 7500 in ustrezno enoto služb zračnega prometa obvesti o vseh pomembnih okoliščinah, ki so s tem povezane, in o vsakem odstopanju od veljavnega načrta leta, ki je pogojeno z okoliščinami, s čimer omogoči enoti ATS, da mu zagotovi prednost in zmanjša konflikt z drugimi zrakoplovi.“.

Stran 35, Priloga, oddelek 11, SERA 11005, naslov:

besedilo: **„Storitve za zrakoplove v nevarnosti“**

se glasi: **„Storitve za zrakoplove v izrednem stanju“.**

Stran 35, Priloga, oddelek 11, SERA 11005(a):

besedilo: „Če se za zrakoplov ve ali domneva, da je v nevarnosti, vključno z nezakonitim vmešavanjem, enote služb zračnega prometa zrakoplovu namenijo kar največjo pozornost, zagotovijo pomoč in mu dajo prednost pred drugimi zrakoplovi v skladu z okoliščinami.“

se glasi: „Če se za zrakoplov ve ali domneva, da je v izrednem stanju, vključno z nezakonitim vmešavanjem, enote služb zračnega prometa zrakoplovu namenijo kar največjo pozornost, zagotovijo pomoč in mu dajo prednost pred drugimi zrakoplovi v skladu z okoliščinami.“.

Stran 35, Priloga, oddelek 11, SERA 11005(c):

besedilo: „Pri nezakonitem vmešavanju ali domnevnem nezakonitem vmešavanju v zrakoplov enote služb zračnega prometa v skladu z lokalno dogovorjenimi postopki takoj obvestijo pristojni organ, ki ga imenuje država, in izmenjajo potrebne informacije z operaterjem zrakoplova ali njegovim pooblaščenim zastopnikom.“

se glasi: „Pri nezakonitem vmešavanju ali domnevnem nezakonitem vmešavanju v zrakoplov enote služb zračnega prometa v skladu z lokalno dogovorjenimi postopki takoj obvestijo ustrezni pristojni organ, ki ga imenuje država, in izmenjajo potrebne informacije z operatorjem zrakoplova ali njegovim pooblaščenim zastopnikom.“.

Stran 35, Priloga, oddelek 11, SERA 11010, naslov:

*besedilo:* „**Nepredvideni dogodki med letom**“

*se glasi:* „**Ukrepi za nepredvidene dogodke med letom**“.

Stran 36, Priloga, oddelek 11, SERA 11010(a)(1)(iii):

*besedilo:* „na območje“

*se glasi:* „v območje“.

Stran 36, Priloga, oddelek 11, SERA 11010(a)(1)(iv):

*besedilo:* „jim zagotovi ustrezni“

*se glasi:* „jim zagotovi zadevni“.

Stran 36, Priloga, oddelek 11, SERA 11010(a)(3)(ii):

*besedilo:* „vse nasvete“

*se glasi:* „vsa obvestila“.

Stran 36, Priloga, oddelek 11, SERA 11010(b):

*besedilo:* „Ko enota služb zračnega prometa na svojem območju odkrije neznan zrakoplov, takoj poskusi ugotoviti njegovo identiteto, če je to potrebno za izvajanje storitev zračnega prometa ali če to zahtevajo pristojni vojaški organi v skladu z lokalno dogovorjenimi postopki. Enota služb zračnega prometa v ta namen v skladu z okoliščinami sprejme naslednje ukrepe:

1. poskuša vzpostaviti dvosmerno komunikacijo z zrakoplovom;
2. pri drugih enotah služb zračnega prometa na letalskem informativnem območju se pozanima o letu in jih zaprosi za pomoč pri vzpostavljanju dvosmerne komunikacije z zrakoplovom;
3. pri enotah služb zračnega prometa, ki zagotavljajo storitve na sosednjih letalskih informativnih območjih, se pozanima o letu in jih zaprosi za pomoč pri vzpostavljanju dvosmerne komunikacije z zrakoplovom;
4. poskuša dobiti informacije pri drugih zrakoplovih na območju;
5. enota služb zračnega prometa po potrebi takoj po določitvi identitete zrakoplova obvesti pristojno vojaško enoto.“

*se glasi:* „Ko enota služb zračnega prometa na svojem območju odkrije neznan zrakoplov, si prizadeva ugotoviti njegovo identiteto, če je to potrebno za izvajanje storitev zračnega prometa ali če to zahtevajo pristojni vojaški organi v skladu z lokalno dogovorjenimi postopki. Enota služb zračnega prometa v ta namen v skladu z okoliščinami sprejme naslednje ukrepe:

1. poskuša vzpostaviti dvosmerno komunikacijo z zrakoplovom;
2. pri drugih enotah služb zračnega prometa v območju z informacijami za letenje se pozanima o letu in jih zaprosi za pomoč pri vzpostavljanju dvosmerne komunikacije z zrakoplovom;
3. pri enotah služb zračnega prometa, ki zagotavljajo storitve v sosednjih območjih z informacijami za letenje, se pozanima o letu in jih zaprosi za pomoč pri vzpostavljanju dvosmerne komunikacije z zrakoplovom;
4. poskuša dobiti informacije pri drugih zrakoplovih v območju;
5. enota služb zračnega prometa po potrebi takoj po določitvi identitete zrakoplova obvesti pristojno vojaško enoto.“

Stran 37, Priloga, oddelek 11, SERA 11015(b)(3), (4) in (5):

- besedilo:* „3. poskuša vzpostaviti radijsko zvezo z zrakoplovom prestreznikom ali ustrezno enoto za kontrolo prestrezanja, in sicer s skupnim pozivom na frekvenci 121,5 Mhz za pomoč v sili, pri čemer sporoči identiteto prestrezanega zrakoplova in vrsto leta, ter če stik ni vzpostavljen in je smiselno, ponavlja ta poziv na frekvenci 243 MHz za pomoč v sili;
4. če je opremljen z radarskim odzivnikom SSR, izbere kodo 7700 načina A, razen če ustrezna enota služb zračnega prometa zagotovi drugačna navodila;
5. če je opremljen z ADS-B ali ADS-C, izbere ustrezno funkcijo za nevarnost, če je na voljo, razen če ustrezna enota služb zračnega prometa zagotovi drugačna navodila.“
- se glasi:* „3. poskuša vzpostaviti radijsko komunikacijo z zrakoplovom prestreznikom ali ustrezno enoto za kontrolo prestrezanja, in sicer s splošnim javljanjem na frekvenci za klic v sili 121,5 Mhz, pri čemer sporoči identiteto prestrezanega zrakoplova in vrsto leta, ter če stik ni vzpostavljen in je smiselno, to javljanje ponovi na frekvenci za klic v sili 243 MHz;
4. če je opremljen z radarskim odzivnikom SSR, izbere kodo 7700 načina A, razen če ustrezna enota služb zračnega prometa določi drugače;
5. če je opremljen z ADS-B ali ADS-C, izbere ustrezen način delovanja za izredno stanje, če je na voljo, razen če ustrezna enota služb zračnega prometa določi drugače.“

Stran 37, Priloga, oddelek 11, Tabela S11-1(Serija 1; 2. stolpec, Opomba 2):

- besedilo:* „Če prestrezani zrakoplov ne more dohajati zrakoplova prestreznika, naj prestreznik večkrat preleti isto pot in ziblje zrakoplov vsakič, ko prehiti prestrezani zrakoplov.“
- se glasi:* „Če prestrezani zrakoplov ne more dohajati zrakoplova prestreznika, naj prestreznik večkrat zaokroži in zaziblje zrakoplov vsakič, ko prehiti prestrezani zrakoplov.“

Stran 37, Priloga, oddelek 11, Tabela S11-1 (Serija 2; 2. stolpec):

- besedilo:* „PODNEVI ali PONOČI – Oster odmik stran od prestrezanega zrakoplova z zavojem v vzpenjanju 90 stopinj ali več, ne da bi zrakoplov prestreznik prečkal linijo leta prestrezanega zrakoplova.“
- se glasi:* „PODNEVI ali PONOČI – Nenaden odmik stran od prestrezanega zrakoplova z zavojem v vzpenjanju pod kotom 90 stopinj ali več, ne da bi zrakoplov prestreznik prečkal linijo leta prestrezanega zrakoplova.“

Stran 37, Priloga, oddelek 11, Tabela S11-1 (Serija 3; 2. in 4. stolpec):

- besedilo:* „Spušča pristajalni mehanizem (če je vgrajen)“
- se glasi:* „Spušča podvozje (če je vgrajeno)“.

Stran 38, Priloga, oddelek 11, Tabela S11-2 (Serija 4; 2. stolpec):

- besedilo:* „PODNEVI ali PONOČI – Dviguje pristajalni mehanizem (če je vgrajen), utripa s pristajalnimi lučmi pri preletu vzletno-pristajalne steze, ki je v uporabi, ali območja za pristajanje helikopterjev na višini nad 300 m (1 000 čevljev), vendar ne višje od 600 m (2 000 čevljev) (če gre za helikopter, na višini nad 50 m (170 čevljev), vendar ne višje od 100 m (330 čevljev) nad nivojem letališča, nato kroži nad vzletno-pristajalno stezo, ki je v uporabi, ali nad območjem za pristajanje helikopterjev. Če zrakoplov ne more utripati s pristajalnimi lučmi, naj utripa s katerimi koli drugimi razpoložljivimi lučmi.“
- se glasi:* „PODNEVI ali PONOČI – Dviguje podvozje (če je vgrajeno), utripa s pristajalnimi lučmi pri preletu vzletno-pristajalne steze, ki je v uporabi, ali območja za pristajanje helikopterjev na relativni višini nad 300 m (1 000 čevljev), vendar ne višje od 600 m (2 000 čevljev) (če gre za helikopter, na relativni višini nad 50 m (170 čevljev), vendar ne višje od 100 m (330 čevljev)) nad nivojem letališča, nato kroži nad vzletno-pristajalno stezo, ki je v uporabi, ali nad območjem za pristajanje helikopterjev. Če zrakoplov ne more utripati s pristajalnimi lučmi, naj utripa s katerimi koli drugimi razpoložljivimi lučmi.“

Stran 38, Priloga, oddelek 11, Tabela S11-2 (Serija 4; 4.stolpec):

*besedilo:* „pristajalni mehanizem (če je vgrajen)“

*se glasi:* „podvozje (če je vgrajeno)“.

Stran 38, Priloga, oddelek 11, SERA 11015(e):

*besedilo:* „Če se med prestrezanjem vzpostavi radijski stik, vendar komunikacija v skupnem jeziku ni možna, se skušajo sporočiti navodila, potrditve navodil in bistvene informacije z uporabo klicnih znakov in izgovorjav, navedenih v tabeli S11-3, in z oddajanjem vsakega znaka dvakrat.“

*se glasi:* „Če se med prestrezanjem vzpostavi radijski stik, vendar komunikacija v skupnem jeziku ni možna, se skušajo sporočiti navodila, potrditve navodil in bistvene informacije z uporabo fraz in izgovorjav, navedenih v tabeli S11-3, in z oddajanjem vsake fraze dvakrat.“.

Stran 38 in 39, Priloga, oddelek 11, Tabela S11-3 (4 pojavitvi):

*besedilo:* „Klicni znaki“

*se glasi:* „Fraze“.

Stran 38 in 39, Priloga, oddelek 11, Tabela S11-3 (4 pojavitvi):

*besedilo:* „Klicni znak“

*se glasi:* „Fraza“.

Stran 39, opombe k Tabeli S11-3 (opomba (3)):

*besedilo:* „<sup>(3)</sup> Okoliščine morda ne dopuščajo vedno uporabe klicnega znaka ‚HIJACK‘, niti ni to zaželeno.“

*se glasi:* „<sup>(3)</sup> Okoliščine morda ne dopuščajo vedno uporabe fraze ‚HIJACK‘ niti ni to zaželeno.“.

Stran 39, Priloga, oddelek 11, SERA 11015(f)(1):

*besedilo:* „poskuša vzpostaviti dvosmerno komunikacijo s prestrezanim zrakoplovom z vsemi razpoložljivimi sredstvi, vključno z radijsko frekvenco 121,5 MHz za pomoč v sili, če komunikacija še ni vzpostavljena;“

*se glasi:* „poskuša vzpostaviti dvosmerno komunikacijo s prestrezanim zrakoplovom z vsemi razpoložljivimi sredstvi, vključno z radijsko frekvenco za klic v sili 121,5 MHz, če komunikacija še ni vzpostavljena;“.

Stran 39, Priloga, oddelek 11, SERA 11015(f)(6):

*besedilo:* „obvesti enote služb zračnega prometa, ki zagotavljajo storitve v sosednjih letalskih informativnih območjih, če meni, da se je zrakoplov oddaljil od navedenih sosednjih letalskih informativnih območij.“

*se glasi:* „obvesti enote služb zračnega prometa, ki zagotavljajo storitve v sosednjih območjih z informacijami za letenje, če meni, da se je zrakoplov oddaljil od navedenih sosednjih območij z informacijami za letenje.“.

Stran 39, Priloga, oddelek 11, SERA 11015(g)(2):

*besedilo:* „pošlje sporočila“

*se glasi:* „posreduje sporočila“.

Stran 39, Priloga, oddelek 12, naslov:

*besedilo:* „**Storitve v zvezi z vremenskimi podatki – Opazovanja iz zrakoplova in poročila z zvočno komunikacijo**“

*se glasi:* „**Storitve v zvezi z meteorološkimi podatki – Opazovanja iz zrakoplova in poročila z glasovno komunikacijo**“.

Stran 40, Priloga, oddelek 12, SERA 12005(a):

*besedilo:* „(a) Posebna opazovanja izvajajo in o njih poročajo vsi zrakoplovi, ki naletijo na naslednje razmere ali jih opazijo:

1. zmerno ali hudo turbulenco ali
2. zmerno ali hudo zaledenitev ali
3. močan zavetrni val ali
4. nevihte brez toče, ki so zatemnjene, znotraj oblakov, obsežne ali v nevihtnih pasovih, ali
5. nevihte s točo, ki so zatemnjene, znotraj oblakov, obsežne ali v nevihtnih pasovih, ali
6. močan prašni vihar ali močan peščeni vihar ali
7. oblak vulkanskega pepela ali
8. dejavnost vulkana pred izbruhom ali izbruh vulkana.“

*se glasi:* „(a) Posebna opazovanja izvajajo in o njih poročajo vsi zrakoplovi, če naletijo na naslednje razmere ali jih opazijo:

1. zmerno ali močno turbulenco ali
2. zmerno ali močno zaledenitev ali
3. močan zavetrni val ali
4. nevihte brez toče, ki so slabo vidne, skrite v plasti oblakov, razširjene ali tvorijo nevihtne linije, ali
5. nevihte s točo, ki so slabo vidne, skrite v plasti oblakov, razširjene ali tvorijo nevihtne linije, ali
6. močan prašni vihar ali močan peščeni vihar ali
7. oblak vulkanskega pepela ali
8. vulkansko aktivnost pred izbruhom ali izbruh vulkana.“

Stran 40, Priloga, oddelek 12, SERA 12010:

*besedilo:* „O drugih vremenskih razmerah, ki niso naštet v SERA.12005(a), na primer strižni veter, ki po mnenju vodje zrakoplova lahko vplivajo na varnost ali močno zmanjšajo učinkovitost drugih operacij zrakoplova, vodja zrakoplova čim prej obvesti ustrezne službe zračnega prometa.“

*se glasi:* „O drugih vremenskih razmerah, ki niso naštet v SERA.12005(a), na primer strižni veter, ki po mnenju vodje zrakoplova lahko vplivajo na varnost ali močno zmanjšajo učinkovitost operacij drugih zrakoplovov, vodja zrakoplova čim prej obvesti ustrezne službe zračnega prometa.“

Stran 40, Priloga, oddelek 12, SERA 12015, naslov:

*besedilo:* „**Poročanje o opazovanju iz zrakoplova z zvočno komunikacijo**“

*se glasi:* „**Poročanje o opazovanju iz zrakoplova z glasovno komunikacijo**“.

Stran 40, Priloga, oddelek 12, SERA 12020(a)(2):

*besedilo:* „zadevni meteorološki opazovalnici (MWO) in“

*se glasi:* „zadevni meteorološki službi bdenja (MWO) in“.

Stran 41, Dodatek 1(1):

*besedilo:* „OPOZORILNI SIGNALI ZA NEVARNOST I. IN II. STOPNJE“

*se glasi:* „SIGNALI ZA NEVARNOST PRVE IN DRUGE STOPNJE“.

Stran 41, Dodatek 1(1.1.2):

*besedilo:* „prenos opozorilnih signalov“

*se glasi:* „prenos signalov“.

Stran 41, Dodatek 1(1.2.1)(a):

*besedilo:* „sprožen z radiotelegrafijo“

*se glasi:* „oddan z radiotelegrafijo“.

Stran 41, Dodatek 1(1.2.1)(b):

*besedilo:* „radiotelefonski opozorilni signal za nevarnost prve stopnje, ki ga sestavlja beseda MAYDAY;“

*se glasi:* „radiotelefonski signal za nevarnost prve stopnje, ki ga sestavlja izgovorjena beseda MAYDAY;“.

Stran 41, Dodatek 1(1.3.2):

*besedilo:* „Signali, ki so navedeni v nadaljevanju in se uporabljajo skupaj ali ločeno, pomenijo, da mora zrakoplov poslati zelo nujno sporočilo v zvezi z varnostjo ladje, zrakoplova ali drugega vozila ali oseb, ki so na krovu ali na vidiku:

(a) signal, sprožen z radiotelegrafijo ali drugo metodo signaliziranja, sestavljen iz skupine XXX (—..— —..— —..— v Morsejevi abecedi);

(b) radiotelefonski opozorilni signal za nevarnost druge stopnje, ki ga sestavljata besedi PAN, PAN;

(c) sporočilo o nevarnosti druge stopnje, poslano prek podatkovne zveze, ki prenaša namen besed PAN, PAN.“

*se glasi:* „Signali, ki so navedeni v nadaljevanju in se uporabljajo skupaj ali ločeno, pomenijo, da mora zrakoplov oddati zelo nujno sporočilo v zvezi z varnostjo ladje, zrakoplova ali drugega vozila ali osebe, ki je na krovu ali je vidna:

(a) signal, oddan z radiotelegrafijo ali drugo metodo signaliziranja, sestavljen iz skupine XXX (—..— —..— —..— v Morsejevi abecedi);

(b) radiotelefonski signal za nevarnost druge stopnje, ki ga sestavljata izgovorjeni besedi PAN, PAN;

(c) sporočilo o nevarnosti druge stopnje, poslano prek podatkovne zveze, ki prenaša namen besed PAN, PAN.“

Stran 41, Dodatek 1(2):

*besedilo:* „JE TJA NAMENJEN“

*se glasi:* „BO VANJ VSTOPILO“.

Stran 41, Dodatek 1(2.1):

*besedilo:* „Kadar se podnevi in ponoči uporabljajo vizualni signali za opozarjanje zrakoplova, ki nedovoljeno leti v omejenem, prepovedanem ali nevarnem območju ali je tja namenjen, serija projektilov, sproženih s tal v presledkih 10 sekund, pri čemer vsak projektil, potem ko počí, odda svetlobo ali zvezdice rdeče in zelene barve, opozarja zrakoplov, da nedovoljeno leti v omejenem, prepovedanem ali nevarnem območju oziroma je namenjen v takšno območje ter da mora sprejeti potrebne popravne ukrepe.“

*se glasi:* „Kadar se podnevi in ponoči uporabljajo vizualni signali za opozarjanje zrakoplova, ki nedovoljeno leti v omejenem, prepovedanem ali nevarnem območju ali bo vanj vstopil, serija izstrelkov, sproženih s tal v presledkih 10 sekund, pri čemer vsak projektil ob eksploziji odda svetlobo ali zvezdice rdeče in zelene barve, opozarja zrakoplov, da nedovoljeno leti v omejenem, prepovedanem ali nevarnem območju oziroma bo vanj vstopil ter da mora sprejeti potrebne popravne ukrepe.“

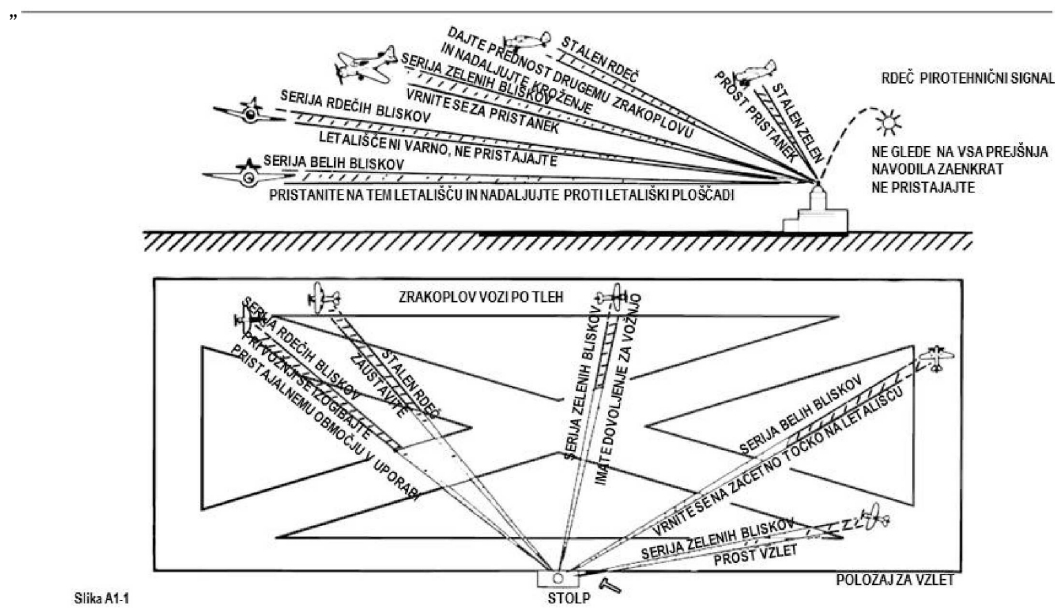


Stran 42, Dodatek 1 (Tabela AP 1 – 1) se nadomesti, kot sledi:

„Svetlobni signal“		letališke kontrole:	
		zrakoplovu med letom	zrakoplovu na tleh
usmerjen k zadevnemu zrakoplovu (glej sliko A1-1)	stalen zelen	Prost pristane	Prost vzlet
	stalen rdeč	Dajte prednost drugemu zrakoplovu in nadaljujte kroženje.	Zaustavite.
	serija zelenih bliskov	Vrnite se za pristane (*).	Imate dovoljenje za vožnjo.
	serija rdečih bliskov	Letališče ni varno, ne pristajajte.	Pri vožnji se izogibajte pristajalnemu območju v uporabi.
	serija belih bliskov	Pristanite na tem letališču in nadaljujte proti letališki ploščadi (*).	Vrnite se na začetno točko na letališču.
rdeč pirotehnični signal		Ne glede na vsa prejšnja navodila zaenkrat ne pristajajte.	

(\*) Dovoljenja za pristane in vožnjo po tleh bodo dana pravočasno.“

Stran 42, Dodatek 1, Slika A1-1 se nadomesti, kot sledi:



Stran 42, Dodatek 1, 3.1.2 (a)(1):

*besedilo:* „— z mahanjem s krili zrakoplova, razen na osnovnem in zaključnih krakih prileta;“

*se glasi:* „— z mahanjem s krili zrakoplova, razen na kraku med tretjim in četrtem zavojem ter v finalu prileta;“

Stran 43, Dodatek 1(3.2.2.1):

*besedilo:* „manevrskega območja“

*se glasi:* „manevrske površine“.

Stran 43, Dodatek 1(3.2.4):

*besedilo:* „vozne poti“

*se glasi:* „vozne steze“.

Stran 44, Dodatek 1(3.2.5.1):

*besedilo:* „pri čemer mora biti smer vzporedna“

*se glasi:* „pri čemer je smer vzporedna“.

Stran 44, Dodatek 1(3.2.5.2):

*besedilo:* „kaže zrakoplovu na manevrskem območju smer za vzlet,“

*se glasi:* „kaže zrakoplovu na manevrskih površinah smer za vzlet,“.

Stran 44, Dodatek 1(3.2.7):

*besedilo:* „Letališki urad službe za informacije o zračnem prometu“

*se glasi:* „Urad službe zrakoplovnih informacij“.

Stran 44, Dodatek 1(3.2.7.1):

*besedilo:* „Črna črka C, usmerjena navpično na rumenem ozadju (slika A1-10), označuje mesto letališkega urada službe za informacije o zračnem prometu.“

*se glasi:* „Črna črka C, usmerjena navpično na rumenem ozadju (slika A1-10), označuje mesto urada službe zrakoplovnih informacij.“.

Stran 44, Dodatek 1(4.1.2):

*besedilo:* „se mora signalist/parkirni signalist prepričati“

*se glasi:* „se signalist/parkirni signalist prepriča“.

Stran 49 in 50, Dodatek 1, tabela, točke 16, 17, 18, 19(a) in (b) ter točka 20 v opombah (\*):

*besedilo:* „Se uporablja za lebdenje helikopterjev.“

*se glasi:* „Ta signal se uporablja za lebdenje helikopterjev.“.

Stran 51, Dodatek 1(4.2.1):

*besedilo:* „njegovi roki morata biti signalistu/parkirnemu signalistu jasno vidni“

*se glasi:* „njegovi roki sta signalistu/parkirnemu signalistu jasno vidni“.

Stran 52, Dodatek 1(4.3):

*besedilo:* „**Tehnični/oskrbovalni komunikacijski signal**“

*se glasi:* „**Tehnični/oskrbovalni komunikacijski signali**“.

Stran 52, Dodatek 1(4.3.1):

*besedilo:* „govorna komunikacija.“

*se glasi:* „glasovna komunikacija.“.

Stran 52, Dodatek 1(5.1; točka 3 v tabeli):

*besedilo:* „Zadržani ukrepi za nujno pomoč“

*se glasi:* „Nevarnost obvladana“.

Stran 54, Dodatek 2(1.1):

*besedilo:* „(a) lahki: prosto leteči balon brez posadke, ki prevažata koristni tovor enega ali več zavojev s sestavljeno maso, manjšo od 4 kg, razen če se šteje za težek balon v skladu točko 2, 3 ali 4 odstavka (c), ali

(b) srednje težki: prosto leteči balon brez posadke, ki prevažata koristni tovor dveh ali več zavojev s sestavljeno maso 4 kg ali več, vendar manj kot 6 kg, razen če se šteje za težek balon v skladu s točko 2, 3 ali 4 odstavka (c), ali

(c) težki: prosto leteči balon brez posadke, ki prevažata koristni tovor:

1. s sestavljeno maso 6 kg ali več ali

2. vsebuje zavoj z maso 3 kg ali več ali

3. vsebuje zavoj z maso 2 kg ali več s površinsko gostoto, ki je večja od 13 g na kvadratni centimeter in se določi na podlagi delitve skupne mase paketa s koristnim tovorom v gramih s površino njegove najmanjše ploskve v kvadratnih centimetrih, ali

4. uporablja vrv ali drugo napravo za obešanje koristnega tovara, ki zahteva udarno silo 230 N ali več, da se obešen koristni tovor loči od balona.“

*se glasi:* „(a) lahki: prosto leteči balon brez posadke, ki prevažata koristni tovor enega ali več zavojev s skupno maso, manjšo od 4 kg, razen če se šteje za težek balon v skladu točko 2, 3 ali 4 odstavka (c), ali

(b) srednje težki: prosto leteči balon brez posadke, ki prevažata koristni tovor dveh ali več zavojev s skupno maso 4 kg ali več, vendar manj kot 6 kg, razen če se šteje za težek balon v skladu s točko 2, 3 ali 4 odstavka (c), ali

(c) težki: prosto leteči balon brez posadke, ki prevažata koristni tovor:

1. s skupno maso 6 kg ali več ali

2. vsebuje zavoj z maso 3 kg ali več ali

3. vsebuje zavoj z maso 2 kg ali več s površinsko gostoto, ki je večja od 13 g na kvadratni centimeter in se določi na podlagi delitve skupne mase zavoja koristnega tovara v gramih s površino njegove najmanjše ploskve v kvadratnih centimetrih, ali

4. uporablja vrv ali drugo pripravo za visenje koristnega tovara, ki potrebuje udarno silo 230 N ali več, da se obešen koristni tovor loči od balona.“

Stran 54, Dodatek 2(2):

*besedilo:* „2.1 Prosto letečega balona brez posadke ni dovoljeno upravljati brez ustrezne odobritve države, iz katere je izpuščen v zrak.

2.2 Prosto letečega balona brez posadke, razen lahkega balona, ki se uporablja izključno za meteorološke namene in upravlja na način, ki ga predpiše pristojni organ, ni dovoljeno voditi čez ozemlje druge države brez ustreznega dovoljenja zadevne druge države.

2.3 Dovoljenje iz točke 2.2 je treba pridobiti pred izpustitvijo balona, če se pri načrtovanju operacije upravičeno pričakuje, da lahko balon zanese v zračni prostor druge države. Takšno dovoljenje se lahko pridobi za serijo balonskih poletov ali za ponavljajoče se polete določene vrste, na primer za polete balonov za raziskovanje atmosfere.

2.4 Prosto leteči balon brez posadke se upravlja v skladu s pogoji, ki jih določi država registracije in država(-e), ki naj bi jo (jih) balon preletel.

2.5 Prosto letečega balona brez posadke ni dovoljeno upravljati tako, da bi udarec balona ali katerega koli njegovega dela, vključno z njegovim koristnim tovorom, na površino zemlje povzročil nevarnost za osebe ali lastnino.

2.6 Težkega prosto letečega balona ni dovoljeno upravljati nad odprtim morjem brez predhodne uskladitve z izvajalcem(-i) ANSP.“

- se glasi:
- 2.1 Prosto letčega balona brez posadke ni dovoljeno uporabljati brez ustrezne odobritve države, v kateri je izpuščen v zrak.
  - 2.2 Prosto letčega balona brez posadke, razen lahkega balona, ki se uporablja izključno za meteorološke namene in upravlja na način, ki ga predpiše pristojni organ, ni dovoljeno upravljati čez ozemlje druge države brez ustreznega dovoljenja zadevne druge države.
  - 2.3 Dovoljenje iz točke 2.2 je treba pridobiti pred izpustitvijo balona, če se pri načrtovanju operacije upravičeno pričakuje, da lahko balon zanese v zračni prostor druge države. Takšno dovoljenje se lahko pridobi za serijo balonskih poletov ali za ponavljajoče se polete določene vrste, na primer za polete balonov za raziskovanje atmosfere.
  - 2.4 Prosto letiči balon brez posadke se uporablja v skladu s pogoji, ki jih določi država registracije in država(-e), ki naj bi jo (jih) balon preletel.
  - 2.5 Prosto letčega balona brez posadke ni dovoljeno uporabljati tako, da bi udarec balona ali katerega koli njegovega dela, vključno z njegovim koristnim tovorom, ob površino zemlje povzročil nevarnost za osebe ali lastnino.
  - 2.6 Težkega prosto letčega balona ni dovoljeno uporabljati nad odprtim morjem brez predhodne uskladitve z ANSP.“

Stran 55, Slika AP2-1 se nadomesti, kot sledi:

„ZNAČILNOSTI		MASA KORISTNEGA TOVORA (kilogrami)					
		1	2	3	4	5	6 ali več
VRV ali DRUGA NAPRAVA ZA OBEŠANJE  230 newtonov ali VEČ		<b>TEŽEK</b>					
POSAMEZNI PAKET KORISTNEGA TOVORA  <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px; display: inline-block;">             ZRACUN POVRŠINSKE              GOSTOTE              MASA (g)              Površina najmanjše              ploskve (cm<sup>2</sup>)           </div>	POVRŠINSKA GOSTOTA več kot 13g/cm <sup>2</sup>	<b>LAHEK</b>		<b>SREDNJE TEŽEK</b>			
	POVRŠINSKA GOSTOTA manj kot 13g/cm <sup>2</sup>	<b>LAHEK</b>					
SKUPNA MASA  (če naprava za obešanje ALI površinska gostota ALI masa posameznega paketa niso dejavniki)		<b>LAHEK</b>		<b>SREDNJE TEŽEK</b>			

Slika AP2-1“.

Stran 55, Dodatek 2(3.1):

*besedilo:* „Težkega prosto letečega balona brez posadke ni dovoljeno upravljati brez dovoljenja izvajalca(-ev) ANSP na katerem koli nivoju ali skozi nivo pod 18 000 m (60 000 čevljev) tlačne višine, na katerem:“

*se glasi:* „Težkega prosto letečega balona brez posadke ni dovoljeno upravljati brez dovoljenja ANSP na katerem koli nivoju ali skozi kateri koli nivo pod tlačno višino 18 000 m (60 000 čevljev), na katerem:“.

Stran 55, Dodatek 2(3.2):

*besedilo:* „niso vključeni v operacijo.“

*se glasi:* „niso povezani z operacijo.“.

Stran 55, Dodatek 2(3.3(a)):

*besedilo:* „ni opremljen z vsaj dvema napravama ali sistemoma za končanje poleta koristnega tovora in balona, ki sta samodejna ali vodena s telekomando in delujeta neodvisno drug od drugega;“

*se glasi:* „ni opremljen z vsaj dvema napravama ali sistemoma za končanje poleta balona, ki sta samodejna ali upravljana s telekomando in delujeta neodvisno drug od drugega;“.

Stran 56, Dodatek 2(3.3(c)):

*besedilo:* „kupola balona ni opremljena z napravo(-ami), ki odbija(-jo) radarske žarke, ali z materialom, ki odbija radarske žarke, da je zagotovljen odmev do kopenskega radarja, ki deluje v frekvenčnem območju od 200 Mhz do 2 700 Mhz, in/ali če balon ni opremljen z drugimi napravami, ki bodo operatorju zunaj območja radarja, nameščenega na zemlji, omogočile neprekinjeno sledenje balona.“

*se glasi:* „kupola balona ni opremljena z napravo(-ami), ki odbija(-jo) radarske žarke, ali z materialom, ki odbija radarske žarke, da je zagotovljen odboj do kopenskega radarja, ki deluje v frekvenčnem območju od 200 Mhz do 2 700 Mhz, in/ali če balon ni opremljen z drugimi napravami, ki bodo operatorju zunaj dosega radarja, nameščenega na zemlji, omogočile neprekinjeno sledenje balona.“.

Stran 56, Dodatek 2(3.6):

*besedilo:* „pod 18 000 m (60 000 čevljev) tlačne višine,“

*se glasi:* „pod tlačno višino 18 000 m (60 000 čevljev),“.

Stran 56, Dodatek 2(3.7):

*besedilo:* „Težkega prosto letečega balona brez posadke, ki je opremljen z napravo za obešanje tovora (ki ni odprto padalo pozornost vzbujajoče barve), daljšo od 15 m, ni dovoljeno upravljati pod 18 000 m (60 000 čevljev) tlačne višine, razen če je nosilna naprava opremljena z izmenično pobarvanimi trakovi pozornost vzbujajoče barve ali s pritrjenimi barvnimi zastavicami.“

*se glasi:* „Težkega prosto letečega balona brez posadke, ki je opremljen z napravo za obešanje tovora (ki ni odprto padalo pozornost vzbujajoče barve), daljšo od 15 m, ponoči ni dovoljeno upravljati pod tlačno višino 18 000 m (60 000 čevljev), razen če je naprava za obešanje pobarvana v izmenjujočih se pasovih pozornost vzbujajočih barv ali so nanjo pritrjene barvaste zastavice.“.

Stran 56, Dodatek 2(4.1(b)):

*besedilo:* „ali premoženje na zemlji“

*se glasi:* „ali premoženje na tleh“.

Stran 56 in 57, Dodatek 2(5):

*besedilo:* „5. PRIJAVA POLETA

### 5.1 Prijava pred poletom

- 5.1.1 Predvideni polet prosto letečega balona brez posadke srednje težke ali lahke kategorije se predhodno prijavi pri ustrezni enoti služb zračnega prometa vsaj sedem dni pred datumom predvidenega poleta.
- 5.1.2 Prijava predvidenega poleta vključuje naslednje informacije, ki jih lahko zahteva ustrezna enota služb zračnega prometa:
- (a) identifikacijo poleta balona ali naziv oznake projekta;
  - (b) razvrstitev in opis balona;
  - (c) kodo SSR, naslov zrakoplova ali frekvenco neusmerjenega radijskega oddajnika (NDB), kot je ustrezno;
  - (d) ime in telefonsko številko upravljavca;
  - (e) mesto izpustitve;
  - (f) predvideni čas izpustitve (ali čas začetka in zaključka večkratnih izpustitev);
  - (g) število balonov, ki se bodo izpustili, in časovni razpored presledkov med izpustitvami (če gre za večkratne izpustitve);
  - (h) pričakovano smer vzpenjanja;
  - (i) nivo(-je) križarjenja (tlačno višino);
  - (j) predviden porabljeni čas za prečkanje 18 000 m (60 000 čevljev) tlačne višine ali doseganje nivoja križarjenja, če je ta nivo na ali pod 18 000 m (60 000 čevljev), skupaj s predvideno lokacijo. Če je operacija sestavljena iz neprekinjenih izpustitev, je treba vključiti predvideni čas, ko bo prvi in zadnji balon v seriji dosegel ustrezni nivo (npr. 122136Z–130330Z);
  - (k) predvideni datum in čas končanja poleta in načrtovano mesto udarca/vrnitve balona. Pri dolgotrajnem poletu balonov, zaradi katerega ni mogoče natančno napovedati dneva in časa končanja poleta ter mesta udarca, je treba uporabiti izraz ‚dolgotrajen‘. Če mora biti na voljo več kakor eno mesto udarca/vrnitve balona, je treba vsako mesto navesti skupaj z ustreznim predvidenim časom udarca. Če se predvideva serija zaporednih udarcev, je treba vključiti predvideni čas prvega in zadnjega balona v seriji (npr. 070330Z–072300Z).“

*se glasi:* „5. NAJAVA POLETA

### 5.1 Najava pred poletom

- 5.1.1 Zgodnja najava predvidenega poleta prosto letečega balona brez posadke srednje težke ali težke kategorije se opravi pri ustrezni enoti služb zračnega prometa vsaj sedem dni pred datumom predvidenega poleta.
- 5.1.2 Najava predvidenega poleta vključuje naslednje informacije, ki jih lahko zahteva ustrezna enota služb zračnega prometa:
- (a) identifikacijo poleta balona ali naziv oznake projekta;
  - (b) razvrstitev in opis balona;
  - (c) kodo SSR, kodo zrakoplova ali frekvenco neusmerjenega radijskega oddajnika (NDB), kot je ustrezno;
  - (d) ime in telefonsko številko upravljavca;
  - (e) mesto izpustitve;
  - (f) predvideni čas izpustitve (ali čas začetka in zaključka večkratnih izpustitev);

- (g) število balonov, ki se bodo izpustili, in časovni raspored presledkov med izpustitvami (če gre za večkratne izpustitve);
- (h) pričakovano smer vzpenjanja;
- (i) nivo(-je) potovalnega leta (tlačno višino);
- (j) predviden porabljeni čas za prečkanje tlačne višine 18 000 m (60 000 čevljev) ali doseganje nivoja potovalnega leta, če je ta nivo na ali pod 18 000 m (60 000 čevljev), skupaj s predvideno lokacijo. Če je operacija sestavljena iz zaporednih izpustitev, je treba vključiti predvideni čas, ko bo prvi in zadnji balon v seriji dosegel ustrezní nivo (npr. 122136Z–130330Z);
- (k) predvideni datum in čas končanja poleta in načrtovano mesto udarca/vrnitve balona. Pri dolgotrajnem poletu balonov, zaradi katerega ni mogoče natančno napovedati dneva in časa končanja poleta ter mesta udarca, je treba uporabiti izraz ‚dolgotrajen‘. Če mora biti na voljo več kot eno mesto udarca/vrnitve balona, je treba vsako mesto navesti skupaj z ustreznim predvidenim časom udarca. Če se predvideva serija zaporednih udarcev, je treba vključiti predvideni čas prvega in zadnjega balona v seriji (npr. 070330Z–072300Z).“.

Stran 57, Dodatek 2(5.1.3):

*besedilo:* „prijavljeno v skladu“

*se glasi:* „najavljeno v skladu“.

Stran 57, Dodatek 2(5.2.1):

*besedilo:* „Takoj po izpustitvi srednje težkega ali težkega prosto letečega balona brez posadke upravljavec pri ustrezní enoti služb zračnega prometa prijavi:“

*se glasi:* „Takoj po izpustitvi srednje težkega ali težkega prosto letečega balona brez posadke upravljavec ustrezní enoti služb zračnega prometa prijavi:“.

Stran 57, Dodatek 2(5.2.1(d)):

*besedilo:* „doseganja nivoja križarjenja,“

*se glasi:* „doseganja nivoja potovalnega leta,“.

Stran 57, Dodatek 2(5.3.1):

*besedilo:* „prijavljen v skladu“

*se glasi:* „najavljen v skladu“.

Stran 57, Dodatek 2(6.1):

*besedilo:* „Upravljavec težkega prosto letečega balona brez posadke, ki leti na ali pod tlačno višino 18 000 m (60 000 čevljev), mora spremljati pot poleta balona in pošiljati poročila o položaju balona v skladu z zahtevami službe zračnega prometa.“

*se glasi:* „Upravljavec težkega prosto letečega balona brez posadke, ki leti na ali pod tlačno višino 18 000 m (60 000 čevljev), spremlja pot poleta balona in pošilja poročila o položaju balona v skladu z zahtevami služb zračnega prometa.“.

Stran 58, Dodatek 2(6.4):

*besedilo:* „izpusta težkega“

*se glasi:* „spusta težkega“.

Stran 59, Dodatek 3, naslov:

*besedilo:* „Tabela nivojev križarjenja“

*se glasi:* „Tabela nivojev potovalnega leta“.

Stran 59, Dodatek 3(1.1):

*besedilo:* „Nivoji križarjenja, ki jih je treba upoštevati, so:“

*se glasi:* „Nivoji potovalnega leta, ki jih je treba upoštevati, so:“.

Stran 60, Dodatek 4, druga vrstiva v naslovu:

*besedilo:* „(SERA.6001 in SERA.5025(b) se nanaša)“

*se glasi:* „(v zvezi s SERA.6001 in SERA.5025(b))“.

Stran 60 in 61, Dodatek 4 (Tabela) se nadomesti, kot sledi:

„Razred	Vrsta leta	Zagotovljeno razdvajanje	Zagotovljena storitev	Omejitev hitrosti (*)	Zahteva za zmožnost radijske komunikacije	Zahtevana neprekinjena dvosmerna glasovna komunikacija zrak-zemlja	Potrebno dovoljenje ATC
<b>A</b>	samo IFR	vsi zrakoplovi	služba kontrole zračnega prometa	ni relevantno	da	da	da
<b>B</b>	IFR	vsi zrakoplovi	služba kontrole zračnega prometa	ni relevantno	da	da	da
	VFR	vsi zrakoplovi	služba kontrole zračnega prometa	ni relevantno	da	da	da
<b>C</b>	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	služba kontrole zračnega prometa	ni relevantno	da	da	da
	VFR	VFR od IFR	1. služba kontrole zračnega prometa za razdvajanje od IFR 2. prometne informacije VFR/VFR (in na zahtevo nasveti za izogibanje prometu)	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	da	da	da
<b>D</b>	IFR	IFR od IFR	služba kontrole zračnega prometa, prometne informacije o letih VFR (in na zahtevo nasveti za izogibanje prometu)	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	da	da	da
	VFR	brez	prometne informacije IFR/VFR in VFR/VFR (in na zahtevo nasveti za izogibanje prometu)	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	da	da	da



Razred	Vrsta leta	Zagotovljeno razdvajanje	Zagotovljena storitev	Omejitev hitrosti	Zahteva za zmožnost radijske komunikacije	Zahtevana neprekinjena dvosmerna glasovna komunikacija zrak-zemlja	Potrebno dovoljenje ATC
E	IFR	IFR od IFR	služba kontrole zračnega prometa in po možnosti prometne informacije o letih VFR	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	da	da	da
	VFR	brez	po možnosti prometne informacije	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	ne (**)	ne (**)	ne
F	IFR	IFR od IFR po možnosti	svetovalna služba zračnega prometa, služba informacij za letenje, če je zahtevana	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	da (***)	ne (***)	ne
	VFR	brez	služba informacij za letenje, če je zahtevana	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	ne (**)	ne (**)	ne
G	IFR	brez	služba informacij za letenje, če je zahtevana	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	da (**)	ne (**)	ne
	VFR	brez	služba informacij za letenje, če je zahtevana	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	ne (**)	ne (**)	ne

(\*) Če je nivo absolutne višine prehoda nižji od 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL, je treba uporabiti FL 100 namesto 10 000 čevljev. Pristojni organ lahko izvzame tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo vzdrževati te hitrosti.

(\*\*) Piloti ves čas ohranjajo pozornost na glasovno komunikacijo zrak-zemlja in po potrebi vzpostavijo dvosmerno komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu v območju RMZ.

(\*\*\*) Glasovna komunikacija zrak-zemlja je obvezna za lete, vključene v svetovalno službo. Piloti ves čas ohranjajo pozornost na glasovno komunikacijo zrak-zemlja in po potrebi vzpostavijo dvosmerno komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu v območju RMZ.“.

Stran 62, Dodatek 5:

*besedilo:* „ZAHTEVE V ZVEZI Z STORITVAMI V ZRAČNEM PROMETU

Tehnične specifikacije za opazovanja iz zrakoplova in poročanje z zvočno komunikacijo

1. VSEBINA POROČIL IZ ZRAKOPLOVA

1.1 **Posebna poročila iz zrakoplova**

1.1.1 Posebna poročila iz zrakoplova vključujejo naslednje informacije:

Oznaka vrste sporočila

Oddelek 1 (informacije o položaju)  
identifikacija zrakoplova  
položaj ali zemljepisna širina in dolžina  
čas  
nivo ali razpon nivojev

Oddelek 3 (meteorološke informacije)

Razlog za izdajo posebnega poročila iz zrakoplova, ki se izbere s seznama v SERA.12005(a).

## 2. POSEBNE DOLOČBE ZA POROČANJE O STRIŽNEM VETRU IN VULKANSKEM PEPELU

### 2.1 Poročanje o strižnem vetru

2.1.1 V poročanje o opazovanjih iz zrakoplova v zvezi s strižnim vetrom med fazo začetnega vzpenjanja in prileta se vključi vrsta zrakoplova.

2.1.2 Pri poročanju o strižnem vetru v fazi začetnega vzpenjanja ali prileta ali če je bil strižni veter napovedan, vendar se ni pojavil, vodja zrakoplova čim prej obvesti ustrezno enoto služb zračnega prometa, razen če ve, da je pristojno enoto služb zračnega prometa o tem že obvestil predhodni zrakoplov.

### 2.2 Poročanje o vulkanski dejavnosti po letu

2.2.1 Operater zrakoplova ali član letalske posadke takoj po pristanku na letališču letališki meteorološki službi predloži izpolnjeno poročilo o vulkanski dejavnosti, če taka služba članom letalske posadke pristalega zrakoplova ni preprosto dostopna, pa se izpolnjeni obrazec obravnava v skladu z lokalnimi dogovori med meteorološkim uradom in operaterjem zrakoplova.

2.2.2 Meteorološka služba, ki prejme izpolnjeno poročilo o vulkanski dejavnosti, to takoj pošlje meteorološki opazovalnici, pristojni za meteorološko opazovanje v letalskem informativnem območju, v katerem je bila zaznana vulkanska dejavnost.“

se glasi: „ZAHTEVE V ZVEZI S STORITVAMI V ZRAČNI NAVIGACIJI

Tehnične specifikacije za opazovanja iz zrakoplova in poročanje z glasovno komunikacijo

## 1. VSEBINA POROČIL IZ ZRAKOPLOVA

### 1.1 **Posebna poročila iz zrakoplova**

1.1.1 Posebna poročila iz zrakoplova vključujejo naslednje informacije:

oznaka vrste sporočila

Oddelek 1 (informacije o položaju)

identifikacija zrakoplova  
položaj ali zemljepisna širina in dolžina  
čas  
nivo ali razpon nivojev

Oddelek 3 (meteorološke informacije)

Razmere, ki zahtevajo izdajo posebnega poročila iz zrakoplova, ki se izbere s seznama v SERA.12005(a).

## 2. POSEBNE DOLOČBE ZA POROČANJE O STRIŽNEM VETRU IN VULKANSKEM PEPELU

### 2.1 **Poročanje o strižnem vetru**

2.1.1 V poročanje o opazovanjih iz zrakoplova o pojavu strižnega vetra v fazah začetnega vzpenjanja in prileta se vključi vrsta zrakoplova.

2.1.2 Pri poročanju o strižnem vetru v fazah začetnega vzpenjanja ali prileta ali če je bil strižni veter napovedan, vendar se ni pojavil, vodja zrakoplova čim prej obvesti ustrezno enoto služb zračnega prometa, razen če ve, da je pristojno enoto služb zračnega prometa o tem že obvestil predhodni zrakoplov.

### 2.2 **Poročanje o vulkanski aktivnosti po letu**

2.2.1 Operator zrakoplova ali član letalske posadke takoj po pristanku na letališču letališki meteorološki službi predloži izpolnjeno poročilo o vulkanski aktivnosti, če taka služba članom letalske posadke pristalega zrakoplova ni preprosto dostopna, pa se izpolnjeni obrazec obravnava v skladu z lokalnimi dogovori med meteorološkim uradom in operatorjem zrakoplova.

2.2.2 Meteorološka služba, ki prejme izpolnjeno poročilo o vulkanski aktivnosti, to takoj pošlje meteorološki službi bdenja, pristojni za meteorološko bdenje v območju z informacijami za letenje, v katerem je bila zaznana vulkanska aktivnost.“.

Stran 63, Dodatek k Prilogi, Razlika A2-02 (v razpredelnici), drugi stolpec:

besedilo: „2. če zrakoplovi niso stacionarno ali kako drugače primerno osvetljeni, imajo na območju gibanja na letališču po možnosti prižgane luči, ki so namenjene označitvi skrajnih koncev zrakoplova;“

se glasi: „2. razen če so zrakoplovi mirujoči in kako drugače primerno osvetljeni, imajo na območju gibanja na letališču po možnosti prižgane luči, ki so namenjene označitvi skrajnih koncev zrakoplova;“.

Stran 63, Dodatek k Prilogi, Razlika A2-03 (v razpredelnici), drugi stolpec:

besedilo: „(c) razen balonov, se vedno obrne v levo, kadar se pripravlja na pristanek in po vzletu, razen če je navedeno drugače ali dobi drugačna navodila od ATC;

(d) razen balonov, pristaja in vzleta v veter, razen če varnost, oblika vzletno-pristajalne steze ali upoštevanje zračnega prometa določajo, da je primernejša druga smer.“

se glasi: „(c) razen balonov, naredi vse zavoje v levo, kadar se pripravlja na pristanek in po vzletu, razen če je navedeno drugače ali dobi drugačna navodila od ATC;

(d) razen balonov, pristaja in vzleta v veter, razen če varnost, konfiguracija vzletno-pristajalne steze ali upoštevanje zračnega prometa določajo, da je primernejša druga smer.“.

Stran 63, Dodatek k Prilogi, Razlika A2-04 (v razpredelnici), drugi stolpec:

besedilo: „vsakega leta čez mednarodne meje, če zadevna država ni določila drugače.“

se glasi: „vsakega leta čez mednarodne meje, če zadevne države niso določile drugače.“.

Stran 63, Dodatek k Prilogi, Razlika A2-04 (v razpredelnici), drugi stolpec:

besedilo: „6. vsakega načrtovanega nočnega leta, če ni v bližini letališča.“

se glasi: „6. vsakega načrtovanega nočnega leta, če zapusti bližino letališča.“.

Stran 64, Dodatek k Prilogi, Razlika A2-06 (v razpredelnici), drugi stolpec:

besedilo: „(c) Kadar tako predpiše pristojni organ, se lahko dovolijo nočni leti VFR pod naslednjimi pogoji:

1. če se zapusti bližina letališča, se predloži načrt leta;
2. zrakoplovi vzpostavijo in ohranijo dvosmerno radijsko komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu službe zračnega prometa, če je na voljo;
3. veljata vidljivost v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) in oddaljenost od minimuma oblakov, ki sta prikazani v tabeli S5-1, vendar:
  - (i) je baza oblakov na višini najmanj 450 m (1 500 čevljev);
  - (ii) določbe o zmanjšani vidljivosti iz pilotske kabine iz tabele S5-1 (a) in (b) ne veljajo, razen pod pogojem iz točke (c)(4);
  - (iii) v razredih zračnega prostora B, C, D, E, F in G na in pod 900 m (3 000 čevljev) nad MSL ali 300 m (1 000 čevljev) nad zemljo, odvisno od tega, kateri nivo je višji, pilot ohranja stalni pogled na površino;
  - (iv) za helikopterje v razredih zračnega prostora F in G vidljivost iz pilotske kabine ne sme biti manjša od 3 km, če pilot ohranja stalni pogled na površino in manevrira s hitrostjo, ki omogoča, da bo pravočasno opazil drugi promet ali morebitne ovire in se izognil trčenju, ter
  - (v) za gorski predel se lahko predpiše višja vidljivost VMC in oddaljenost od minimuma oblakov;
4. baza oblakov, vidljivost in oddaljenost od minimuma oblakov, ki so nižji od vrednosti iz točke 4.3(c), se lahko dovolijo za helikopterje v posebnih primerih, kot so leti zaradi medicinske pomoči, operacije iskanja in reševanja ter gašenje požara;

5. nočni let VFR poteka na nivoju letenja, ki ni nižji od najmanjše absolutne višine letenja, kot jo je določila država, prek ozemlja katere let poteka, razen kadar je to potrebno za vzletanje ali pristajanje ali kadar pristojni organ izda posebno dovoljenje ali kadar takšna najmanjša absolutna višina letenja ni določena:
- (i) nad visokim predelom ali na gorskih območjih na nivoju letenja, ki je vsaj 600 m (2 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v območju 8 km od predvidenega položaja zrakoplova;
  - (ii) kjer koli drugje, razen na območjih, določenih v točki (i), na nivoju letenja, ki je vsaj 300 m (1 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v območju 8 km od predvidenega položaja zrakoplova.“

se glasi: ... (c) Kadar tako predpiše pristojni organ, se lahko dovolijo nočni leti VFR pod naslednjimi pogoji:

1. ob zapustitvi bližine letališča se predloži načrt leta;
2. zrakoplovi vzpostavijo in ohranijo dvosmerno radijsko komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu službe zračnega prometa, če je na voljo;
3. veljata vidljivost v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) in najmanjša oddaljenost od oblakov, ki sta prikazani v tabeli S5-1, vendar:
  - (i) je baza oblačnega pokrova na višini najmanj 450 m (1 500 čevljev);
  - (ii) določbe o zmanjšani vidljivosti iz pilotske kabine iz tabele S5-1 (a) in (b) ne veljajo, razen pod pogojem iz točke (c)(4);
  - (iii) v razredih zračnega prostora B, C, D, E, F in G na in pod 900 m (3 000 čevljev) nad srednjo morsko gladino (AMSL) ali 300 m (1 000 čevljev) nad zemljo, odvisno od tega, kaj je višje, pilot ohranja stalno vidnost površja;
  - (iv) za helikopterje v razredih zračnega prostora F in G vidljivost iz pilotske kabine ni manjša od 3 km, če pilot ohranja stalno vidnost površja in manevrira s hitrostjo, ki omogoča, da bo pravočasno opazil drugi promet ali morebitne ovire in se izognil trčenju, ter
  - (v) za gorata območja se lahko predpiše višja vidljivost VMC in najmanjša oddaljenost od oblakov;
4. baza oblačnega pokrova, vidljivost in najmanjša oddaljenost od oblakov, ki so nižje od vrednosti iz točke 4.3(c), se lahko dovolijo za helikopterje v posebnih primerih, kot so medicinski leti, operacije iskanja in reševanja ter gašenje požara;
5. nočni let VFR poteka na nivoju letenja, ki ni nižji od najmanjše absolutne višine letenja, kot jo je določila država, prek ozemlja katere let poteka, razen kadar je to potrebno za vzletanje ali pristajanje ali kadar pristojni organ izda posebno dovoljenje ali kadar takšna najmanjša absolutna višina letenja ni določena:
  - (i) nad visokim terenom ali na goratih območjih na višini, ki je vsaj 600 m (2 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v radiju 8 km od ocenjenega položaja zrakoplova;
  - (ii) kjer koli drugje, razen v območjih, določenih v točki (i), na višini, ki je vsaj 300 m (1 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v radiju 8 km od ocenjenega položaja zrakoplova.“

Stran 64, Dodatek k Prilogi, Razlika A2-07 (v razpredelnici), drugi stolpec:

besedilo: ...2. kjer koli drugje, razen v območjih, navedenih v točki 1, na višini, ki je manj kot 150 m (500 čevljev) nad zemljo ali vodo ali 150 m (500 čevljev) nad najvišjo oviro v polmeru 150 m (500 čevljev) od zrakoplova.“

se glasi: ...2. kjer koli drugje, razen v območjih, navedenih v točki 1, na relativni višini, ki je manj kot 150 m (500 čevljev) nad zemljo ali vodo ali 150 m (500 čevljev) nad najvišjo oviro v radiju 150 m (500 čevljev) od zrakoplova.“.

Stran 64, Dodatek k Prilogi, Razlika A2-08 (v razpredelnici), drugi stolpec:

besedilo: „Besedi ‚v nevarnosti‘ (n distress) iz dela 3.8 poglavja 3 nista vključeni v zakonodajo Unije, s čimer se razširja področje uporabe spremstva na vse vrste letov, ki zaprosijo za takšno storitev.“

se glasi: „Besedna zveza ‚v nevarnosti‘ (in distress) iz dela 3.8 poglavja 3 ni vključena v zakonodajo Unije, s čimer se razširja področje uporabe spremstva na vse vrste letov, ki zaprosijo za takšno storitev.“

Stran 65, Dodatek k Prilogi, Razlika A11-01 (v razpredelnici), drugi stolpec:

besedilo: ...Preverjanja točnega časa se zagotovijo vsaj za najbližjo ~~polovico~~ minuto minuto.“

se glasi: ...Preverjanja točnega časa se zagotovijo vsaj na najbližjo ~~polovico~~ minuto minuto.“

Stran 65, Dodatek k Prilogi, Razlika A11-02 (v razpredelnici), drugi stolpec:

*besedilo:* „Možnost izjem. Odstavek SERA.6001 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 dovoljuje zrakoplovom, da presežejo mejno hitrost 250 vozlov, če pristojni organ to odobri tipom zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti“

*se glasi:* „Možnost izjem. Odstavek SERA.6001 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 dovoljuje zrakoplovom, da presežejo omejitve hitrosti 250 vozlov, če pristojni organ to odobri tipom zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti.“

Stran 65, Dodatek k Prilogi, Razlika A11-03 (v razpredelnici), drugi stolpec, točka b:

*besedilo:* „(b) V dovoljenjih, ki jih izdajo enote za kontrolo zračnega prometa, je določeno razdvajanje:

1. med vsemi leti v zračnem prostoru razredov A in B;
2. med leti IFR v zračnem prostoru razredov C, D in E;
3. med leti IFR in VFR v zračnem prostoru razreda C;
4. med leti IFR in posebnimi leti VFR;
5. med posebnimi leti VFR, razen če pristojni organ določi drugače;

endar se lahko v primerih iz točke (b) podnevi v vizualnih meteoroloških razmerah v zračnem prostoru razredov D in E, če za to zaprosi pilot zrakoplova, če se strinja pilot drugega zrakoplova in če je tako določil pristojni organ, let dovoli na podlagi ohranjanja razdvajanja za določen del leta pod 3 050 m (10 000 čevljev) med vzpenjanjem ali spuščanjem.“

*se glasi:* „(b) V dovoljenjih, ki jih izdajo enote kontrole zračnega prometa, je določeno razdvajanje:

1. med vsemi leti v zračnem prostoru razredov A in B;
2. med leti IFR v zračnem prostoru razredov C, D in E;
3. med leti IFR in VFR v zračnem prostoru razreda C;
4. med leti IFR in posebnimi leti VFR;
5. med posebnimi leti VFR, razen če pristojni organ določi drugače;

endar se lahko v primerih iz točke (b) podnevi v vizualnih meteoroloških razmerah v zračnem prostoru razredov D in E, če za to zaprosi pilot zrakoplova, če se strinja pilot drugega zrakoplova in če je tako določil pristojni organ, let dovoli na podlagi lastnega ohranjanja razdvajanja za določen del leta pod 3 050 m (10 000 čevljev) med vzpenjanjem ali spuščanjem.“

Stran 65, Dodatek k Prilogi, Razlika A11-04 (v razpredelnici), drugi stolpec, točka e:

*besedilo:* „1. Letalska posadka kontrolorju zračnega prometa ponovi dele dovoljenj in navodil ATC v zvezi z varnostjo, ki se sporočajo zvočno. Vedno se ponovijo:

- (i) dovoljenja ATC za poti;
- (ii) dovoljenja in navodila za vstop, pristanek na vzletno-pristajalni stezi, vzlet z nje, kratko čakanje, prečkanje, vožnjo po tleh in povratno vožnjo na kateri koli vzletno-pristajalni stezi ter
- (iii) vzletno-pristajalna steza v uporabi, nastavitve višinomerov, kode SSR, na novo dodeljeni komunikacijski kanali, navodila za nivoje, navodila za smer in hitrost leta ter
- (iv) nivoji prehoda, če jih izda kontrolor ali so vključeni v oddajanje informacij ATIS.“

*se glasi:* „1. Letalska posadka kontrolorju zračnega prometa ponovi dele dovoljenj in navodil ATC v zvezi z varnostjo, ki se sporočajo glasovno. Vedno se ponovijo:

- (i) dovoljenja ATC za poti;
- (ii) dovoljenja in navodila za vstop in pristanek na kateri koli vzletno-pristajalni stezi, vzlet z nje, čakanje pred njo, prečkanje, vožnjo in povratno vožnjo po njej ter

- (iii) vzletno-pristajalna steza v uporabi, nastavitve višinomerov, kode SSR, na novo dodeljeni komunikacijski kanali, navodila za nivoje, navodila za smer in hitrost leta ter
- (iv) nivoji prehoda, če jih izda kontrolor ali so vključeni v oddajanje informacij ATIS.“.

Stran 66, Dodatek k Prilogi, Razlika A11-06 (v razpredelnici), drugi stolpec:

**besedilo: „SERA.5010 Posebni leti VFR v nadzorovanih conah**

Izvajanje posebnih letov VFR se v nadzorovani coni lahko dovoli na podlagi dovoljenja ATC. Razen v posebnih primerih, ki jih za helikopterje odobri pristojni organ, kot so leti zaradi medicinske pomoči, operacije iskanja in reševanja ter gašenje požarov, veljajo naslednji dodatni pogoji:

(a) ki jih upošteva pilot:

1. brez oblakov in s površino na vidiku;
2. vidljivost iz pilotske kabine je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;
3. pri hitrosti največ 140 vozlov IAS, da se ustrezno omogoči pravočasno zaznavanje drugega prometa ali ovir in s tem prepreči trčenje, ter

(b) ki jih upošteva ATC:

1. samo podnevi, razen če pristojni organ dovoli drugače;
2. vidljivost pri tleh je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;
3. baza oblakov je na višini najmanj 180 m (600 čevljev).“

**se glasi: „SERA.5010 Posebni leti VFR v kontroliranih conah**

Izvajanje posebnih letov VFR se v kontrolirani coni lahko dovoli na podlagi dovoljenja ATC. Razen v posebnih primerih, ki jih za helikopterje odobri pristojni organ, kot so medicinski leti, operacije iskanja in reševanja ter gašenje požarov, veljajo naslednji dodatni pogoji:

(a) ki jih upošteva pilot:

1. zunaj oblakov in z vidnostjo površja;
2. vidljivost iz pilotske kabine je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;
3. pri hitrosti največ 140 vozlov IAS, da se ustrezno omogoči pravočasno opažanje drugega prometa ali ovir in s tem prepreči trčenje, ter

(b) ki jih upošteva ATC:

1. samo podnevi, razen če pristojni organ dovoli drugače;
  2. vidljivost pri tleh je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;
  3. baza oblačnega pokrova je na višini najmanj 180 m (600 čevljev).“
-