

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2016/1185**z dne 20. julija 2016****o spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 glede posodobitve in dopolnitve skupnih pravil letenja in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa (del C SERA) ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 730/2006****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu ⁽¹⁾ in zlasti člena 4 Uredbe,ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES ⁽²⁾ in zlasti člena 8b(6) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Člen 4 Uredbe (ES) št. 551/2004 zahteva, da Komisija sprejme izvedbena pravila o pravilih letenja in uskladitvi uporabe klasifikacije zračnega prostora. Pravila letenja Unije so bila pripravljena v dveh fazah. V prvi fazi (del A SERA) je Komisija ob podpori Eurocontrola, Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) in Mednarodne organizacije civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO) pripravila prenos Priloge 2 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija) v pravo Unije. V drugi fazi (del B SERA) so bile v pravo Unije prenesene ustrezne določbe iz prilog 3 in 11 k Čikaški konvenciji. Rezultat je bila Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 923/2012 ⁽³⁾, ki je oba dela združevala v enem aktu Unije.
- (2) Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 923/2012 je treba zdaj dopolniti z vključitvijo preostalih ustreznih določb ICAO, zlasti tistih, ki so določene v Prilogi 10 k Čikaški konvenciji in v dokumentu 4444 (PANS ATM) ter imajo naravo pravil letenja in še niso bile prenesene v pravo Unije.
- (3) Da se zagotovi skladnost izvajanja služb z ukrepanjem pilotov in drugih akterjev v skladu s to uredbo, bi morale določbe iz te uredbe podpreti in dopolniti pravila v zvezi z izvajanjem služb zračnega prometa iz zvezka II Priloge 10 in iz Priloge 11 k Čikaški konvenciji, dokumenta ICAO 4444 (PANS ATM) ter iz skupnih zahtev, določenih v skladu s členom 8b Uredbe (ES) št. 216/2008.
- (4) Za zagotovitev skladnega pristopa pri urejanju varnosti v civilnem letalstvu, bi morala biti Izvedbena uredba (EU) št. 923/2012 usklajena tudi z uredbama Komisije (EU) št. 965/2012 ⁽⁴⁾ in (EU) št. 139/2014 ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 20.

⁽²⁾ UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

⁽³⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 923/2012 z dne 26. septembra 2012 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 (UL L 281, 13.10.2012, str. 1).

⁽⁴⁾ Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

⁽⁵⁾ Uredba Komisije (EU) št. 139/2014 z dne 12. februarja 2014 o določitvi zahtev in upravnih postopkov v zvezi z aerodromi v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 44, 14.2.2014, str. 1).

- (5) Iz istega razloga in za zagotovitev uporabnikom prijaznejše oblike veljavnih pravil bi bilo treba pravila iz Uredbe Komisije (ES) št. 730/2006 ⁽¹⁾ vključiti v Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 923/2012.
- (6) Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 923/2012 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti, Uredbo Komisije (ES) št. 730/2006 pa bi bilo treba razveljaviti.
- (7) Državam članicam, letalskim prevoznikom, izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa in drugim zainteresiranim stranem bi bilo treba zagotoviti zadostno prehodno obdobje, da se jim omogoči pravilno izvajanje te uredbe, vključno z obvezno objavo novih postopkov in usposabljanj za upravljavce in zadevno osebje. Določbe te uredbe, ki vsebujejo nujne spremembe Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012 glede na nedavne spremembe prilog 2 in 11 k Čikaški konvenciji ali izkušnje, pridobljene z izvajanjem Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012, pa bi se morale začeti uporabljati že prej, ob upoštevanju sistema datumov AIRAC (Aeronautical Information Regulation and Control) za uradna obvestila.
- (8) Ukrepi iz te uredbe temeljijo na mnenju Agencije v skladu s členom 17(2)(b) in členom 19(1) Uredbe (ES) št. 216/2008.
- (9) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za enotno evropsko nebo, ki je bil ustanovljen s členom 5 Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Izvedbena uredba (EU) št. 923/2012 se spremeni:

1. Člen 1 se spremeni:

(a) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Ta uredba velja tudi za pristojne organe držav članic, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavce aerodromov in osebje na zemlji, ki je vključeno v operacije zrakoplovov.“;

(b) doda se naslednji odstavek 4:

„4. Ta uredba se ne uporablja za modele zrakoplovov in zrakoplove igrače. Vendar države članice zagotovijo, da so vzpostavljena nacionalna pravila, s katerimi se zagotovi, da modeli zrakoplovov in zrakoplovi igrače delujejo na način, ki kar najbolj zmanjšuje tveganje za varnost v civilnem letalstvu, osebe, lastnino ali druge zrakoplove.“;

2. Člen 2 se spremeni:

(a) točka 2 se črta;

(b) točka 25 se nadomesti z naslednjim:

„25. ‚nadletanje‘ pomeni gibanje helikopterja/vertikalno vzletanje in pristajanje (VTOL) nad površino aerodroma, običajno s talnim učinkom in hitrostjo glede na zemljo, ki je praviloma manjša od 37 km/h (20 vozlov)“;

(c) točki 27 in 28 se nadomestita z naslednjim:

„27. ‚svetovalna služba zračnega prometa‘ pomeni službo, ki je na voljo v zračnem prostoru s svetovalno službo za zagotavljanje razdvajanja, kolikor je mogoče, med zrakoplovi, ki letijo po načrtih letov pravil instrumentalnega letenja (IFR);

28. ‚dovoljenje kontrole zračnega prometa (ATC)‘ pomeni dovoljenje zrakoplovu, da nadaljuje pod pogoji, ki jih opredeli enota kontrole zračnega prometa“;

⁽¹⁾ Uredba Komisije (ES) št. 730/2006 z dne 11. maja 2006 o razvrstitvi zračnega prostora in dostopu letov, upravljanih v skladu s pravili vizualnega letenja, nad nivo letenja 195 (UL L 128, 16.5.2006, str. 3).

⁽²⁾ Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) (Besedilo velja za EGP) (UL L 96, 31.3.2004, str. 1).

(d) točke 33, 34 in 35 se nadomestijo z naslednjim:

- „33. ‚zračni prostori služb zračnega prometa (ATS)‘ pomenijo zračne prostore opredeljenih dimenzij, ki so abecedno poimenovani in v katerih se lahko opravljajo določene vrste letov ter za katere so določene službe zračnega prometa in pravila za operacije;
34. ‚urad službe zrakoplovnih informacij (ARO)‘ pomeni enoto, ki je ustanovljena za sprejemanje poročil o službah zračnega prometa in načrtov letov, predloženih pred odhodom;
35. ‚enota službe zračnega prometa (ATS)‘ je splošni izraz, ki ima več pomenov: enota kontrole zračnega prometa, center informacij za letenje, enota aerodromske službe informacij za letenje ali urad službe zrakoplovnih informacij;“;

(e) vstavi se naslednja točka 34a:

- „34a. ‚služba za nadzor služb zračnega prometa (ATS)‘ pomeni službo, ki se zagotavlja neposredno prek sistema za nadzor ATS;“;

(f) točka 38 se nadomesti z naslednjim:

- „38. ‚nadomestni aerodrom‘ pomeni aerodrom, proti kateremu lahko nadaljuje zrakoplov, kadar postane nemogoče ali nepriporočljivo nadaljevati let proti aerodromu načrtovanega pristanka ali pristati na njem, ter na katerem so na voljo potrebne službe in zmogljivosti, na katerem se lahko izpolnijo zmogljivostne zahteve za zrakoplov in ki obratuje ob pričakovanem času uporabe. Nadomestni aerodromi vključujejo:
- (a) nadomestni vzletni aerodrom: nadomestni aerodrom, na katerem bi lahko pristal zrakoplov, če bi to postalo potrebno kmalu po vzletu in ne bi bilo mogoče uporabiti vzletnega aerodroma;
- (b) nadomestni aerodrom na poti: nadomestni aerodrom, na katerem bi lahko zrakoplov pristal, če bi bila potrebna preusmeritev, ko je zrakoplov na poti;
- (c) nadomestni namembni aerodrom: nadomestni aerodrom, na katerem bi lahko zrakoplov pristal, kadar ne bi bilo mogoče ali ne bi bilo priporočljivo pristati na aerodromu načrtovanega pristanka;“;

(g) vstavi se naslednja točka 48a:

- „48a. ‚sporazum samodejni odvisni nadzor – poročanje (ADS-C)‘ pomeni načrt poročanja, ki določa pogoje za sporočanje podatkov ADS-C (to so podatki, ki jih zahteva enota služb zračnega prometa, in pogostost poročil ADS-C, ki morajo biti dogovorjeni pred uporabo ADS-C pri zagotavljanju služb zračnega prometa);“;

(h) točka 71 se nadomesti z naslednjim:

- „71. ‚predvideni čas prihoda (ETA)‘ pomeni za lete IFR predvideni čas prihoda zrakoplova nad določeno točko, ki je opredeljena glede na navigacijska sredstva, s katere se bo predvidoma začel postopek instrumentalnega prileta, ali če aerodrom ni povezan z navigacijskimi sredstvi, čas, v katerem bo zrakoplov prispel nad aerodrom. Za lete po pravilih vizualnega letenja (VFR) je to predvideni čas prihoda zrakoplova nad aerodrom;“;

(i) vstavi se naslednja točka 89a:

- „89a. ‚operacija instrumentalnega prileta‘ pomeni prilet in pristanek z uporabo instrumentov za navigacijsko vodenje na podlagi postopka instrumentalnega prileta. Obstajata dve metodi za izvršitev operacije instrumentalnega prileta:
- (a) dvodimenzionalna (2D) operacija instrumentalnega prileta z uporabo izključno stranskega navigacijskega vodenja in
- (b) tridimenzionalna (3D) operacija instrumentalnega prileta z uporabo stranskega in vertikalnega navigacijskega vodenja.“;

(j) točke (a), (b) in (c) točke 90 se nadomestijo z naslednjim:

- „(a) postopek nenatančnega prileta (NPA). Postopek instrumentalnega prileta, zasnovan za operacije 2D instrumentalnega prileta tipa A;
- (b) postopek prileta z vertikalnim vodenjem (APV). Postopek instrumentalnega prileta z navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN), zasnovan za operacije 3D instrumentalnega prileta tipa A;
- (c) postopek za natančni prilet (PA) Postopek instrumentalnega prileta, ki temelji na navigacijskih sistemih (ILS, MLS, GLS in SBAS kategorije I), zasnovan za operacije 3D instrumentalnega prileta tipa A ali B;“;

(k) vstavi se naslednja točka 94a:

„94a. ‚najmanjša količina goriva‘ je izraz, ki opisuje stanje, ko je količina goriva zrakoplova dosegla raven, ko mora zrakoplov takoj pristati na določenem aerodromu in dodatna zamuda ni sprejemljiva;“;

(l) vstavita se naslednji točki 95a in 95b:

„95a. ‚model zrakoplova‘ pomeni zrakoplov brez posadke, razen zrakoplovov igrač, z obratovalno maso, ki ne presega omejitev, ki jih predpiše pristojni organ, zmora zdržema leteti v ozračju in se uporablja izključno za razstavljanje ali rekreacijske dejavnosti;

95b. ‚gorato območje‘ pomeni območje s spreminjajočim se profilom terena, pri čemer spremembe nadmorske višine terena presegajo 900 m (3 000 čevljev) na razdalji 18,5 km (10,0 nm);“;

(m) točka 114 se nadomesti z naslednjim:

„114. ‚mesto čakanja pred vzletno-pristajalno stezo‘ pomeni označeno mesto za varovanje vzletno-pristajalne steze, ravnine razmejitve od ovir ali kritičnega/občutljivega območja instrumentnega pristajalnega sistema (ILS)/mikrovalovnega pristajalnega sistema (MLS), kjer se zrakoplovi, ki vozijo po tleh, in vozila ustavijo in čakajo, razen če jim aerodromski kontrolni stolp ne dovoli drugače;“;

(n) točka 116 se nadomesti z naslednjim:

„116. ‚osebje, ki opravlja varnostno pomembne naloge‘ pomeni osebe, ki lahko ogrozijo varnost v letalstvu, če neustrezno opravljajo svoje naloge in funkcije, vključno s člani posadke, osebjem za vzdrževanje zrakoplovov, osebjem za operacije na aerodromu, osebjem za reševalne, gasilske in vzdrževalne dejavnosti, osebjem, ki mu je dovoljen vstop brez spremstva na območje gibanja zrakoplovov, in kontrolorji zračnega prometa;“;

(o) vstavi se naslednja točka 129a:

„129a. ‚zrakoplov igrača‘ pomeni zrakoplov brez posadke, ki je, izključno ali ne, zasnovan ali namenjen temu, da se z njim igrajo otroci do 14. leta starosti;“;

3. Člen 4 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se uvodni stavek nadomesti z naslednjim:

„1. Pristojni organi lahko na lastno pobudo ali na zahtevo zadevnih subjektov tem posameznim subjektom ali kategorijam subjektov odobrijo izjeme od katere koli zahteve iz te uredbe za naslednje dejavnosti v javnem interesu in usposabljanje, ki je potrebno za varno izvajanje teh dejavnosti;“;

(b) v odstavku 3 se na koncu navedenega odstavka vstavi naslednji pododstavek:

„Ta člen prav tako ne posega v operativne minimume za helikopterje iz posebnih odobritev, ki jih izdajo pristojni organi v skladu s Prilogo V k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 (*).“;

(*) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).“;

4. Priloga se spremeni v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

Uredba (ES) št. 730/2006 se razveljavi.

Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 12. oktobra 2017.

Naslednje določbe pa se uporabljajo od 18. avgusta 2016:

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

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 20. julija 2016

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

Priloga k Izvedbeni uredbi (EU) št. 923/2012 se spremeni:

- (1) točka SERA.2001 se nadomesti z naslednjim:

„SERA.2001 Predmet urejanja

Ta priloga brez poseganja v točko SERA.1001 zgoraj, v skladu s členom 1, obravnava zlasti uporabnike zračnega prostora in zrakoplove, ki:

- a) letijo v Unijo, znotraj Unije ali iz Unije;
- b) imajo nacionalnost in registrske 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.

Ta priloga obravnava tudi delovanje pristojnih organov držav članic, izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa (ANSP), upravljavcev aerodromov in ustreznega osebja na zemlji, ki je vključeno v operacije zrakoplovov.“;

- (2) točka SERA.3215(a) se spremeni:

- (a) točka (2) se nadomesti z naslednjim:

„(2) razen za balone, navigacijske luči, ki opazovalcu kažejo relativno pot zrakoplova. Druge luči niso prižgane, če jih je mogoče zamenjati s temi lučmi.“;

- (b) točka (3) se črta;

- (3) v točki SERA.4001(d) se uvodni stavek nadomesti z naslednjim:

„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 ATS prejela načrt vsaj deset minut, preden naj bi jo zrakoplov predvidoma dosegel, razen če je pristojni organ za domače lete VFR določil krajše obdobje.“;

- (4) v točki SERA.5001 se točka (b) v opombi (***) k tabeli S5-1 nadomesti z naslednjim:

„(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.“;

- (5) točka SERA.5005 se spremeni:

- (a) točka (c) se spremeni:

- (i) točki 3(ii) in (3)(iii) se nadomestita z naslednjim:

„(ii) določbe o zmanjšani vidljivosti iz pilotske kabine iz tabele S5-1(a) in (b) ne veljajo;

(iii) v razredih zračnega prostora B, C, D, E, F in G na in pod 900 m (3 000 čevlji) nad srednjo morsko gladino (AMSL) ali 300 m (1 000 čevlji) nad zemljo, odvisno od tega, kaj je višje, pilot ohranja stalno vidnost površja, in“;

- (ii) točka (3)(iv) se črta;

- (iii) točka (3)(v) se nadomesti z naslednjim:

„(v) za gorata območja lahko pristojni organ predpiše večjo vidljivost VMC in najmanjšo oddaljenost od oblakov.“;

- (iv) točka (4) se črta;

(b) točka (d) se nadomesti z naslednjim:

„(d) leti VFR se ne izvajajo:

(1) s transonično in nadzvočno hitrostjo, razen če to dovoli pristojni organ;

(2) nad nivojem letenja (FL) 195. Izjeme od te zahteve so naslednje:

- (i) države članice so, kadar je bilo to mogoče, rezervirale zračni prostor, v katerem se lahko dovolijo leti VFR, ali
- (ii) zračni prostor do nivoja letenja 285 in vključno z njim, kadar je bil promet VFR v navedenem zračnem prostoru odobren s strani pristojne enote ATS v skladu z odobritvenimi postopki, ki jih določijo države članice in so objavljeni v zadevnem zborniku letalskih informacij.“;

(6) točka SERA.5010 se nadomesti z naslednjim:

„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, med drugim, policijske operacije, medicinski leti, operacije iskanja in reševanja ter leti za gašenje požarov, veljajo naslednji dodatni pogoji:

(a) takšni posebni leti VFR se lahko opravljajo samo podnevi, razen če pristojni organ dovoli drugače;

(b) 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 letenju s hitrostjo največ 140 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS), da se ustrezno omogoči pravočasno opažanje drugega prometa in ovir in s tem prepreči trčenje, ter

(c) enota kontrole zračnega prometa zrakoplovu ne izda dovoljenja za posebni let VFR za vzlet ali pristanek na aerodromu znotraj kontrolirane cone ali vstop v cono letališkega prometa ali letališkega šolskega kroga, kadar so sporočene meteorološke razmere na aerodromu slabše od naslednjih minimumov:

(1) vidljivost pri tleh je manjša kot 1 500 m oziroma manjša kot 800 m za helikopterje;

(2) baza oblačnega pokrova je nižja od 180 m (600 čevljev).“;

(7) v točki SERA.5015(c) se doda naslednja točka (3):

„(3) Sprememba leta IFR v let VFR je sprejemljiva le, kadar enota ATS prejme sporočilo, ki ga odda vodja zrakoplova in vsebuje določeno frazo ‚RAZVELJAVLJEN LET IFR‘ (CANCELLING MY IFR FLIGHT), skupaj z morebitnimi spremembami, ki se vnesejo v veljavni načrt leta. Enota ATS niti neposredno niti s sklepanjem ne pozove k spremembi leta IFR v let VFR.“;

(8) točka SERA.6001 se nadomesti z naslednjim:

„SERA.6001 Klasifikacija zračnih prostorov

(a) Države članice določijo zračni prostor v skladu z naslednjo klasifikacijo zračnih prostorov in v skladu z Dodatkom 4:

(1) *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 se pridobi dovoljenje ATC.

- (2) *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 se pridobi dovoljenje ATC.
- (3) *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 čevlji) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov IAS, razen če pristojni organ odobri drugače za tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Za vse lete se pridobi dovoljenje ATC.
- (4) *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 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 čevlji) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov IAS, razen če pristojni organ odobri drugače za tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Za vse lete se pridobi dovoljenje ATC.
- (5) *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 čevlji) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov 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 se pridobi dovoljenje ATC. Razred E se ne uporablja za kontrolirane cone.
- (6) *Razred F.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsem udeleženi letom IFR se zagotavlja storitev svetovalne službe in vsi leti prejemajo 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 čevlji) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov 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.
- (7) *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 čevlji) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov 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.
- (8) Uporaba razreda F se šteje za začasni ukrep, dokler ga ni mogoče zamenjati z nadomestno klasifikacijo.
- (b) Določitev klasifikacije zračnega prostora je ustrezna glede na potrebe držav članic, vendar se zračni prostor nad FL 195 razvrsti kot zračni prostor razreda C.;
- (9) vstavi se naslednja točka SERA.7002:

„SERA.7002 Informacije o nevarnosti trka, ko se zagotavljajo ATS na podlagi nadzora prometa

- (a) Kadar se opazi, da je identificiran kontroliran let na konfliktni poti z neznanim zrakoplovom, kar bi lahko predstavljalo nevarnost trka, se, kadar je to izvedljivo, pilota kontroliranega leta:
- (1) obvesti o neznanem zrakoplovu in, če pilot tako zahteva ali če je po mnenju kontrolorja to potrebno zaradi okoliščin, se predlaga ukrepanje za preprečitev trka, in
- (2) obvesti, ko nevarnosti ni več.;

(10) vstavi se naslednja točka SERA.8012:

„SERA.8012 Uporaba razdvajanja zaradi vrtnične sledi

(a) Minimumi razdvajanja zaradi vrtnične sledi se uporabljajo za zrakoplove v fazah prileta in odhoda v naslednjih okoliščinah:

- (1) zrakoplov leti neposredno za drugim zrakoplovom na isti absolutni višini ali manj kot 300 m (1 000 čevljev) pod njim ali
- (2) oba zrakoplova uporabljata isto vzletno-pristajalno stezo ali vzporedni vzletno-pristajalni stezi, ki sta največ 760 m (2 500 čevljev) narazen, ali
- (3) zrakoplov prečka preleteno pot drugega zrakoplova na isti absolutni višini ali manj kot 300 m (1 000 čevljev) pod njo.“;

(11) točka SERA.8015 se spremeni:

(a) točka (a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) Dovoljenja kontrole zračnega prometa temeljijo izključno na naslednjih zahtevah za izvajanje službe kontrole zračnega prometa:

- (1) Dovoljenja se izdajo izključno za pospeševanje in ločevanje zračnega prometa in temeljijo na znanih prometnih razmerah, ki vplivajo na varnost operacij zrakoplovov. Takšne prometne razmere vključujejo ne le zrakoplove v zraku in na manevrskem območju, ki se nadzira, temveč tudi vsa vozila ali druge ovire, ki niso stalno nameščene na manevrskem območju v uporabi.
- (2) Enote ATC izdajo dovoljenja ATC, kot je potrebno za preprečitev trkov ter pospešitev in vzdrževanje urejenega pretoka zračnega prometa.
- (3) Dovoljenja ATC se izdajo dovolj zgodaj, da se zagotovi, da se zrakoplovu sporočijo dovolj zgodaj, da jih ta lahko upošteva.“;

(b) točka (d)(3) se nadomesti z naslednjim:

„(3) pot letenja, ...

- (i) pot letenja se podrobno opiše v vsakem dovoljenju, če se to zdi potrebno, in
- (ii) fraza ‚dovoljeno po načrtovani poti‘ (cleared via flight planned route) se ne uporabi pri ponovni izdaji dovoljenja.“;

(c) dodajo se naslednje točke (ea), (eb) in (ec):

„(ea) Spremembe v dovoljenju v zvezi s potjo ali nivojem letenja

- (1) Pri izdaji dovoljenja za zahtevano spremembo poti ali nivoja dovoljenje vključuje točno naravo spremembe.
- (2) Kadar prometne razmere ne dovoljujejo izdaje dovoljenja za zahtevano spremembo, se uporabi beseda ‚NE MOREM‘ (UNABLE). Kadar je zaradi okoliščin to potrebno, se ponudi nadomestna pot ali nivo.

(eb) Dovoljenje v zvezi z merjenjem višine

- (1) Za lete na območjih, za katere je določena absolutna višina prehoda, se vertikalni položaj zrakoplova, razen v primerih iz točke (5) spodaj, izrazi v absolutnih višinah na absolutni višini prehoda ali pod njo in v nivojih letenja na nivoju prehoda ali nad njim. Pri potovanju skozi nivo prehoda se vertikalni položaj pri vzpenjanju izrazi v nivojih letenja, pri spuščanju pa v absolutnih višinah.
- (2) Letalski posadki se nivo prehoda zagotovi pravočasno, preden ga zrakoplov doseže pri spuščanju.

- (3) Nastavitev višinomera (QNH) se vključi v dovoljenje za spust pri prvi izdaji dovoljenja na absolutni višini pod nivojem prehoda, v dovoljenja za prilet ali dovoljenja za vstop v šolski krog in dovoljenja za vožnjo po tleh za zrakoplove v odhodu, razen če je znano, da je zrakoplov že prejel informacijo z usmerjenim prenosom.
- (4) Nastavitev višinomera (QFE) se posreduje zrakoplovu na zahtevo ali redno v skladu z lokalnimi dogovori.
- (5) Če zrakoplov, ki mu je bilo izdano dovoljenje za pristane, zaključuje prilet in pri tem uporablja atmosferski tlak na nadmorski višini aerodroma (QFE), se med odsekom njegovega leta, za katerega se lahko uporablja QFE, vertikalni položaj zrakoplova izrazi v višini nad nadmorsko višino aerodroma, vendar se izrazi v obliki višine nad nadmorsko višino pragu vzletno-pristajalne steze:
 - (i) za instrumentalne vzletno-pristajalne steze, če je prag 2 m (7 čevljev) ali več pod nadmorsko višino aerodroma, in
 - (ii) za vzletno-pristajalne steze za natančni prilet.

(ec) Pogojna dovoljenja

Pogojne fraze, kot je ‚za zrakoplovom v pristanku‘ (behind landing aircraft) ali ‚za zrakoplovom v odhodu‘ (after departing aircraft), se ne uporabljajo za premike, ki vplivajo na vzletno-pristajalno(-e) stezo(-e), razen če ustrezni kontrolor in pilot vidita zadevne zrakoplove ali vozila. Zrakoplov ali vozilo, ki je razlog za pogoj v izdanem dovoljenju, je prvi zrakoplov/vozilo, ki preide pred drugim zadevnim zrakoplovom. V vsakem primeru se pogojno dovoljenje izda v naslednjem zaporedju in ga sestavljajo:

- (1) pozivni znak;
- (2) pogoj;
- (3) dovoljenje in
- (4) kratka ponovitev pogoja.“;

(12) točka SERA.8020(a)(3) se nadomesti z naslednjim:

„(3) Odstopanje od zahtev iz točke (1) se sporoči ustrezni enoti ATS.“;

(13) točka SERA.8020(b)(3) se nadomesti z naslednjim:

„(3) Sprememba v časovni napovedi: če se ugotovi, da predvideni čas za naslednjo veljavno točko javljanja, mejo območja z informacijami za letenje ali namembni aerodrom, odvisno od tega, kateri od teh krajev je najbližji, odstopa za več kot dve minuti od napovedi, ki je bila sporočena ATS, ali od časa, ki ga predpiše pristojni organ, je treba ustrezni enoti ATS čim prej sporočiti spremenjeni predvideni čas.“;

(14) v točki SERA.8025 se dodata naslednji točki (2) in (3):

„(2) Če je bil nadzorovani let izvzet iz zahteve po sporočanju na obveznih točkah javljanja, piloti, razen če se uporablja avtomatsko sporočanje položaja, ponovno začnejo glasovno sporočanje položaja ali sporočanje položaja prek CPDLC:

- (i) ko dobijo takšna navodila,
- (ii) ko so obveščeni, da je bila storitev nadzornega sistema ATS končana, ali
- (iii) ko so obveščeni, da je identifikacija nadzornega sistema ATS izgubljena,

(3) oblika poročil o položaju je v skladu s točko A Dodatka 5.“;

(15) točka SERA.8035(b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) Države članice izpolnjujejo ustrezne določbe o odpovedih komunikacije, ki so bile sprejete v skladu s Čikaško konvencijo. Komisija sprejme ukrepe, potrebne za prenos teh določb v pravo Unije, da bi se najpozneje do 31. decembra 2017 vzpostavili skupni evropski postopki za primere odpovedi komunikacije.“;

(16) točka SERA.9010 se spremeni:

(a) točki (b)(12) in (b)(13) se nadomestita z naslednjim:

„(12) smer in hitrost vetra na površini (v magnetnih stopinjah), 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 (*) ter, če so na voljo senzorji za vidljivost/RVR za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operatorji, navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;

(*) Navedene informacije se nadomestijo z izrazom ‚CAVOK‘, če med opazovanjem sočasno nastanejo naslednje razmere: (a) vidljivost: 10 km ali več in najmanjša vidljivost ni sporočena, (b) brez oblakov, pomembnih za obratovanje zrakoplovov, in (c) brez vremenskih pojavov, pomembnih za letalstvo.“;

(b) točki (c)(12) in (c)(13) se nadomestita z naslednjim:

„(12) smer in hitrost vetra na površini (v magnetnih stopinjah), 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 (*) ter, če so na voljo senzorji za vidljivost/RVR za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operatorji, navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;

(*) Navedene informacije se nadomestijo z izrazom ‚CAVOK‘, če med opazovanjem sočasno nastanejo naslednje razmere: (a) vidljivost: 10 km ali več in najmanjša vidljivost ni sporočena, (b) brez oblakov, pomembnih za obratovanje zrakoplovov, in (c) brez vremenskih pojavov, pomembnih za letalstvo.“;

(c) točki (d)(11) in (d)(12) se nadomestita z naslednjim:

„(11) smer in hitrost vetra na površini (v magnetnih stopinjah), 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 (*) ter, če so na voljo senzorji za vidljivost/RVR za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operatorji, navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;

(*) Navedene informacije se nadomestijo z izrazom ‚CAVOK‘, če med opazovanjem sočasno nastanejo naslednje razmere: (a) vidljivost: 10 km ali več in najmanjša vidljivost ni sporočena, (b) brez oblakov, pomembnih za obratovanje zrakoplovov, in (c) brez vremenskih pojavov, pomembnih za letalstvo.“;

(17) v točki SERA.10001 se dodata naslednji točki (b) in (c):

„(b) Razen če pristojni organ določi drugače, zrakoplovi, opremljeni z ustreznimi dvosmernimi radijskimi komunikacijami, poročajo v obdobju dvajsetih do štiridesetih minut po zadnjem stiku, ne glede na namen tega stika, zgolj zato, da sporočijo, da let napreduje v skladu z načrtom, to poročilo pa mora vsebovati identifikacijo zrakoplova in besedi ‚Brez posebnosti‘ (Operations normal).

(c) Sporočilo ‚Brez posebnosti‘ (Operations normal) se posreduje ustrezni enoti ATS prek zveze zrak–zemlja.“;

- (18) točki SERA.11001(a) in (b) ter SERA.11005(a) se črtata, točki SERA.11001 in SERA.11005 pa se nadomestita z naslednjim:

„SERA.11001 Splošno

- (c) Če se za zrakoplov ve ali domneva, da je v izrednem stanju, vključno z nezakonitim vmešavanjem, enote ATS zrakoplovu namenijo kar največjo pozornost, zagotovijo pomoč in mu dajo prednost pred drugimi zrakoplovi v skladu z okoliščinami.
- (d) Naknadno ukrepanje ATC temelji na namenih pilota, splošnih razmerah v zračnem prometu in dinamiki postopkov v primeru nepredvidenih dogodkov v realnem času.

SERA.11005 Nezakonito vmešavanje

- (aa) Zrakoplov, ki je predmet nezakonitega vmešavanja, stori vse, da nastavi odzivnik na kodo 7500 in ustrezno enoto ATS 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 čim bolj zmanjša konflikt z drugimi zrakoplovi.
- (ab) Če je zrakoplov predmet nezakonitega vmešavanja, vodja zrakoplova poskusi čim prej pristati na najbližjem primernem aerodromu ali namenskem aerodromu, ki ga določi pristojni organ, razen če okoliščine na krovu zrakoplova zahtevajo drugače.
- (b) Pri nezakonitem vmešavanju ali domnevnem nezakonitem vmešavanju v zrakoplov se enote služb zračnega prometa takoj odzovejo na zahteve zrakoplova. Nadaljuje se oddajanje informacij, pomembnih za varno izvajanje leta, in sprejmejo se potrebni ukrepi za pospešeno izvedbo vseh faz leta, zlasti varnega pristanka zrakoplova.
- (c) Pri nezakonitem vmešavanju ali domnevnem nezakonitem vmešavanju v zrakoplov enote ATS 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.“;

- (19) točka SERA.11010 se spremeni:

- (a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„SERA.11010 Zablodeli ali neznani zrakoplov“;

- (b) točka (a)(3)(i) se nadomesti z naslednjim:

„(i) obvesti zrakoplov o njegovem položaju in popravnem ukrepu, ki ga mora sprejeti. To obvestilo se zagotovi takoj, ko enota ATS ugotovi, da obstaja možnost prestrežanja ali druga oblika ogrožanja varnosti zrakoplova, in“;

- (20) vstavita se naslednji točki SERA.11012 in SERA.11013:

„SERA.11012 Minimalna raven goriva in izredno stanje zaradi ravni goriva

- (a) Kadar pilot sporoči stanje minimalne ravni goriva, kontrolor čim prej obvesti pilota o vsakršni pričakovani zamudi ali da zamude niso pričakovane.
- (b) Če je zaradi ravni goriva potrebna razglasitev stanja v nevarnosti, pilot to sporoči v skladu s točko SERA.14095, in sicer z uporabo radiotelefonskega signala za nevarnost (MAYDAY), ki ga po možnosti izgovori trikrat, temu pa sledi narava stanja v nevarnosti (GORIVO) (FUEL)).

SERA.11013 Zmanjšana zmogljivost zrakoplova

- (a) Kadar koli se zaradi odpovedi ali neustreznega delovanja navigacijskega sistema, sistema za komunikacijo, merjenja višine, krmarjenja leta ali drugih sistemov zmogljivost zrakoplova zmanjša pod raven, zahtevano za zračni prostor, v katerem ta leti, letalska posadka o tem nemudoma obvesti zadevno enoto ATC. Kadar odpoved ali neustrezno delovanje vpliva na minimalno razdvajanje, ki je takrat v uporabi, kontrolor ukrepa za določitev druge ustrezne vrste razdvajanja ali minimalnega razdvajanja.

(b) Neustrezno delovanje ali odpoved sistema RNAV

Kadar zrakoplov ne more izpolnjevati specifikacij, kot jih zahteva pot ali postopek RNAV, zaradi odpovedi ali neustreznega delovanja sistema RNAV, pilot zahteva spremenjeno dovoljenje.

(c) Izguba učinkovitosti vertikalne navigacije, ki se zahteva za zračni prostor z zmanjšanim minimalnim vertikalnim razdvajanjem (RVSM)

(1) Pilot čim prej obvesti ATC o vsaki okoliščini, v kateri za zračni prostor RVSM ni mogoče izpolnjevati zahtev glede učinkovitosti vertikalne navigacije. Pilot v takih primerih, kadar je le mogoče, pridobi spremenjeno dovoljenje ATC, preden začne kakršno koli odstopanje od dovoljene poti in/ali nivoja letenja. Kadar spremenjenega dovoljenja ATC ni mogoče pridobiti pred takšnim odstopanjem, pilot pridobi spremenjeno dovoljenje v najkrajšem možnem času za tem.

(2) Med operacijami v zračnem prostoru RVSM ali vertikalnemu prehodu skozenj z zrakoplovi, ki niso odobreni za operacije RVSM, piloti sporočijo neodobren status na naslednji način:

(i) ob prvem klicu na kateri koli kanal znotraj zračnega prostora RVSM;

(ii) v vseh zahtevah za spremembo nivoja letenja in

(iii) v vseh ponovitvah dovoljenj za spremembo nivoja letenja.

(3) Kontrolorji zračnega prometa izrecno potrdijo prejem sporočil iz zrakoplovov, ki sporočajo svoj neodobren status RVSM.

(4) Poslabšanje delovanja opreme zrakoplova – sporočilo pilota:

(i) Kadar pilot zrakoplova z odobritvijo RVSM, ki leti v zračnem prostoru RVSM, obvesti ATC, da oprema zrakoplova ne ustreza več zahtevam RVSM, ATC šteje zrakoplov za zrakoplov brez odobritve RVSM.

(ii) ATC takoj ukrepa, da zagotovi minimalno vertikalno razdvajanje 600 m (2 000 čevljev) ali ustrezno horizontalno razdvajanje od vseh drugih zadevnih zrakoplovov, ki letijo v zračnem prostoru RVSM. Zrakoplovu, ki se šteje za zrakoplov brez odobritve RVSM, ATC običajno izda dovoljenje za let iz zračnega prostora RVSM, ko je to mogoče.

(iii) Piloti takoj, ko je to izvedljivo, obvestijo ATC o ponovni vzpostavitvi ustreznega delovanja opreme, ki je potrebna za izpolnjevanje zahtev RVSM.

(iv) Prvi ACC, ki ugotovi spremembo statusa RVSM zrakoplova, se uskladi s sosednjimi ACC, kot je ustrezno.

(5) Nenapovedana huda turbulenca:

(i) Kadar zrakoplov, ki leti v zračnem prostoru RVSM, naleti na hudo turbulenco zaradi vremena ali vrtilne sledi, za katero pilot meni, da bo vplivala na sposobnost zrakoplova, da ohrani dovoljeni nivo letenja, pilot obvesti ATC. ATC vzpostavi bodisi ustrezno horizontalno razdvajanje bodisi povečano minimalno vertikalno razdvajanje.

(ii) ATC v največji možni meri upošteva zahteve pilota za spremembe nivoja letenja in/ali poti ter posreduje informacije o prometu, kot se to zahteva.

(iii) ATC zbira poročila drugih zrakoplovov, da odloči, ali bi bilo treba RVSM začasno prekiniti v celoti ali v določenem pasu nivoja in/ali območju letenja.

(iv) ACC, ki začasno prekine RVSM, tako(-e) prekinitve(-ve) in kakršne koli potrebne prilagoditve sektorskih zmogljivosti uskladi s sosednjimi ACC, kot je ustrezno, da se zagotovi nemotena preusmeritev prometa.

(6) Napovedana huda turbulenca:

(i) Kadar meteorološka napoved napoveduje hudo turbulenco v zračnem prostoru RVSM, ATC odloči, ali bi bilo treba RVSM začasno prekiniti, in če se prekine, za kako dolgo ter za kateri določeni nivo oziroma nivoje in/ali območje letenja.

- (ii) V primerih, ko se RVSM začasno prekine, se ACC, ki izvede prekinitev RVSM, uskladi s sosednjimi ACC glede nivojev letenja, ki so primerni za preusmeritev prometa, razen če je bila s sporazumom o sodelovanju določena shema za dodelitev nivojev letenja v primeru nepredvidenih dogodkov. Prav tako ACC, ki izvede začasno prekinitev RVSM, uskladi zadevne sektorske zmogljivosti s sosednjimi ACC, kakor je primerno.“;

(21) vstavi se naslednja točka SERA.11014:

„SERA.11014 Navodila za izogib (RA) sistema ACAS

- (a) Sistem ACAS II se med letom, razen v primerih iz seznama minimalne opreme iz Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012 (*), uporablja v načinu, ki omogoča podajanje navodil za izogib (RA) letalski posadki, kadar se zazna neustrezna bližina drugega zrakoplova. To ne velja, če je zaradi neobičajnega postopka ali razmer, v katerih je delovanje omejeno, potrebna omejitev načina podajanja navodil za izogib (izključno s podajanjem prometnih navodil ali enakovrednim načinom).
- (b) V primeru podajanja navodil RA sistema ACAS piloti:
- (1) takoj ukrepajo ob upoštevanju navodil RA, razen če bi takšno ukrepanje ogrozilo varnost zrakoplova;
 - (2) upoštevajo navodila RA, tudi v primeru konflikta med navodili RA in navodili ATC za manevriranje;
 - (3) ne izvedejo manevra, ki je nasproten navodilu RA;
 - (4) čim prej, ko to omogoča delovna obremenitev letalske posadke, ustrezno enoto ATC obvestijo o vseh navodilih RA, zaradi katerih je potrebno odstopanje od veljavnega navodila ali dovoljenja ATC;
 - (5) takoj upoštevajo vsa spremenjena navodila RA;
 - (6) omejijo spremembe poti leta le toliko, kolikor je potrebno, da upoštevajo navodila RA;
 - (7) takoj spet upoštevajo navodila ali dovoljenje ATC, ko je konflikt odpravljen, in
 - (8) obvestijo ATC, ko spet upoštevajo trenutno dovoljenje.
- (c) Kadar pilot sporoči navodilo RA sistema ACAS, kontrolor ne poskuša spremeniti poti leta zrakoplova, dokler pilot ne sporoči ‚KONFLIKTA NI VEČ‘ (CLEAR OF CONFLICT).
- (d) Ko zrakoplov v skladu z navodilom RA preneha upoštevati dovoljenje ali navodilo ATC ali ko pilot sporoči navodilo RA, kontrolor preneha biti odgovoren za zagotavljanje razdvajanja med navedenim zrakoplovom in drugimi zrakoplovi, na katere neposredno vpliva manever po navodilu RA. Kontrolor ponovno prevzame odgovornost za zagotavljanje razdvajanja vsem zadevnim zrakoplovom, kadar:
- (1) kontrolor potrdi sporočilo letalske posadke, da zrakoplov ponovno upošteva trenutno dovoljenje, ali
 - (2) kontrolor potrdi sporočilo letalske posadke, da je zrakoplov v procesu ponovnega upoštevanja trenutnega dovoljenja, in izda alternativno dovoljenje, ki ga potrdi letalska posadka.

(*) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).“;

(22) tabela S11-3 v točki SERA.11015(e) se spremeni:

- (a) besedilo za frazo „BOM UPOŠTEVAL“ (WILCO) v polju „Pomen“ se nadomesti z naslednjim:

„Razumem, bom upošteval.“;

- (b) v polju pod frazo „BOM UPOŠTEVAL“ (WILCO) se besedilo „Will comply. (Bom izpolnil navodila.)“ črta;

(23) v točki SERA.12005 se doda naslednja točka (c):

„(c) Letalske posadke pripravijo poročila s pomočjo obrazcev, ki temeljijo na vzorcu obrazca AIREP SPECIAL, kot je določen v točki A Dodatka 5. Ta poročila so skladna s podrobnimi navodili za poročanje, kot so določena v točki 2 Dodatka 5.

(1) Podrobna navodila, vključno s formati sporočil in frazeologijo iz Dodatka 5, uporabljajo letalska posadka pri oddajanju poročil iz zrakoplova in enote ATS pri ponovnem oddajanju teh poročil.

(2) Posebna poročila iz zrakoplova, ki vsebujejo opažanja vulkanske aktivnosti, se zabeležijo na posebnem obrazcu za poročila iz zrakoplova o vulkanski aktivnosti. Obrazci, ki temeljijo na vzorcu obrazca za posebna poročila iz zrakoplova o vulkanski aktivnosti iz točke B Dodatka 5, se zagotovijo letalskim posadkam, ki letijo na poteh, na katere bi lahko vplivali oblaki vulkanskega pepela.“;

(24) točka SERA.12020(a)(2) se nadomesti z naslednjim:

„(2) zadevni meteorološki službi bdenja (MWO) v skladu s točko 3 Dodatka 5 in“;

(25) dodata se naslednja oddelka 13 in 14:

„ODDELEK 13

Odzivnik SSR

SERA.13001 Uporaba odzivnika SSR

- (a) Če je zrakoplov opremljen z delujočim odzivnikom SSR, ga pilot uporablja ves čas med letom ne glede na to, ali je zrakoplov v zračnem prostoru, kjer se SSR uporablja za namene ATS, ali zunaj njega.
- (b) Piloti ne uporabljajo funkcije IDENT, razen če tako zahteva ATS.
- (c) Razen za lete v zračnem prostoru, ki ga pristojni organ določi za obvezno uporabo odzivnika, so zrakoplovi brez zadostne oskrbe z električno energijo izvzeti iz zahteve, da se odzivnik uporablja ves čas.

SERA.13005 Nastavitev kode odzivnika SSR v načinu A

(a) Za sporočitev, da je zrakoplov v posebni nepredvideni situaciji, pilot zrakoplova, opremljenega s SSR:

- (1) izbere kodo 7700 za sporočitev izrednega stanja, razen če je ATC že prej dala pilotu navodila, naj odzivnik uporablja na določeni kodi. V slednjem primeru lahko pilot kljub temu izbere kodo 7700, kadar koli obstaja razlog za domnevo, da bi to bil najprimernejši ukrep;
- (2) izbere kodo 7600 za sporočitev stanja odpovedi radijske komunikacije;
- (3) poskusi izbrati kodo 7500 za sporočitev stanja nezakonitega vmešavanja. Če okoliščine to upravičujejo, se namesto te uporabi koda 7700.

(b) Razen v primerih, opisanih v točki (a) zgoraj, pilot:

- (1) izbere kode po navodilih enote ATS ali
- (2) če ne prejme navodil ATS v zvezi z nastavitvijo kode, izbere kodo 2000 ali drugo kodo, ki jo določi pristojni organ, ali
- (3) če se mu ne zagotavljajo storitve služb zračnega prometa, izbere kodo 7000, da izboljša zaznavanje ustrezno opremljenih zrakoplovov, razen če pristojni organ določi drugače.

- (c) Kadar se ugotovi, da se koda, prikazana na radarskem zaslonu, razlikuje od kode, ki je bila dodeljena zrakoplovu:
- (1) se pilota prosi, da potrdi izbrano kodo in, če je to potrebno zaradi okoliščin, ponovno izbere pravilno kodo, in
 - (2) če še vedno obstaja razlika med dodeljeno in prikazano kodo, se pilota lahko prosi, da preneha z uporabo odzivnika zrakoplova. Naslednje kontrolno mesto in vsaka druga zadevna enota, ki pri zagotavljanju ATS uporablja SSR in/ali multilateracijo (MLAT), se ustrezno obvesti.

SERA.13010 Informacije na podlagi tlačne višine

- (a) Kadar je zrakoplov opremljen z delujočo opremo za uporabo v načinu C, jo pilot neprekinjeno uporablja v tem načinu, razen če mu ATC da drugačna navodila.
- (b) Razen če pristojni organ določi drugače, se preverjanje informacij o nivoju na podlagi tlačne višine, ki so prikazane kontrolorju, izvede vsaj enkrat s strani vsake ustrezno opremljene enote ATC ob prvem stiku z zadevnim zrakoplovom ali, če to ni izvedljivo, takoj ko je mogoče za tem.

SERA.13015 Nastavitev identifikacije zrakoplova na odzivniku SSR v načinu S

- (a) Zrakoplovi, opremljeni z načinom S, ki ima funkcijo identifikacije zrakoplova, oddajajo identifikacijo zrakoplova, kot je določeno v točki 7 načrta leta ICAO, ali registracijo zrakoplova, kadar ni bil predložen noben načrt leta.
- (b) Kadar koli se na radarskem zaslonu opazi, da je identifikacija zrakoplova, ki jo oddaja zrakoplov, opremljen z načinom S, drugačna od pričakovane, se od pilota zahteva, da potrdi in po potrebi ponovno vnese pravilno identifikacijo zrakoplova.
- (c) Če po potrditvi pilota, da je bila v identifikacijsko funkcijo v načinu S vnesena pravilna identifikacija zrakoplova, razhajanje še vedno obstaja, kontrolor ukrepa, kot sledi:
 - (1) obvesti pilota o razhajanju;
 - (2) kadar je mogoče, popravi oznako, ki prikazuje identifikacijo zrakoplova na radarskem zaslonu, in
 - (3) obvesti naslednje kontrolno mesto in vsako drugo zadevno enoto, ki uporablja način S za namene identifikacije, da je identifikacija zrakoplova, ki jo oddaja zrakoplov, napačna.

SERA.13020 Odpoved odzivnika SSR, kadar je opremljenost z delujočim odzivnikom obvezna

- (a) V primeru odpovedi odzivnika po odhodu enota ATC poskuša zagotoviti nadaljevanje leta na namembni aerodrom v skladu z načrtom leta. Vendar se od pilotov lahko pričakuje, da upoštevajo posebne omejitve.
- (b) Če odzivnik odpove in ga ni mogoče usposobiti pred odhodom, piloti:
 - (1) čim prej obvestijo ATS, po možnosti pred predložitvijo načrta leta;
 - (2) v obrazcu za načrt leta ICAO v točki 10 pod SSR vpišejo črko ‚N‘ za popolno neuporabnost oddajnika ali v primeru delne odpovedi odzivnika vnesejo črko, ki ustreza preostali zmožnosti odzivnika, in
 - (3) upoštevajo vse objavljene postopke v zvezi z zahtevki za izvzete iz zahtev po opremljenosti z delujočim odzivnikom SSR.

ODDELEK 14

Postopki za glasovno komunikacijo**SERA.14001 Splošno**

Standardizirana frazeologija se uporablja v vseh primerih, za katere je bila določena. Običajni jezik se uporabi le takrat, ko standardizirana frazeologija ne more izraziti namena oddajanja.

SERA.14005 Kategorije sporočil

- (a) Kategorije sporočil, ki jih obdelava mobilna letalska služba, in prednostni vrstni red pri vzpostavljanju komunikacij in oddajanju sporočil so v skladu s tabelo S14-1.

Tabela S14-1

Kategorija sporočila in vrstni red prednostnega signala v radiotelefoni	Radiotelefonski signal
(a) Klici v nevarnosti, sporočila v nevarnosti in promet v nevarnosti	MAYDAY
(b) Sporočila v sili, vključno s sporočili, ki sledijo signalu za medicinske prevoze	PAN PAN ali PAN PAN MEDICAL
(c) Komunikacije v zvezi z iskanjem smeri	—
(d) Sporočila o varnosti leta	—
(e) Meteorološka sporočila	—
(f) Sporočila o poteku leta	—

- (b) Sporočila v nevarnosti in promet v nevarnosti se obravnavajo v skladu z določbami iz točke SERA.14095.
- (c) Sporočila v sili in promet v sili, vključno s sporočili, ki sledijo signalu za medicinske prevoze, se obravnavajo v skladu z določbami iz točke SERA.14095.

SERA.14010 Sporočila o varnosti leta

Sporočila o varnosti leta vsebujejo naslednje:

- (a) sporočila o gibanju in nadzoru;
- (b) sporočila, ki jih odda operator zrakoplova ali zrakoplov in se neposredno nanašajo na zrakoplov med letom;
- (c) vremenski nasveti, ki se neposredno nanašajo na zrakoplov, ki je v letu ali tik pred odhodom (posamično sporočeni ali za oddajanje);
- (d) druga sporočila, ki zadevajo zrakoplov, ki je v letu ali tik pred odhodom.

SERA.14015 Jezik, ki se uporablja pri komunikaciji zrak-zemlja

- (a) Radiotelefonske komunikacije zrak-zemlja potekajo v angleškem jeziku ali v jeziku, ki ga običajno uporablja postaja na tleh.

- (b) Na zahtevo katerega koli zrakoplova se angleški jezik uporablja na vseh postajah na tleh, ki zagotavljajo storitve določenim aerodromom in potem, ki jih uporabljajo mednarodne službe zračnega prometa. Razen če v posebnih primerih pristojni organ določi drugače, se na aerodromih z več kot 50 000 mednarodnimi premiki IFR letno za komunikacije med enoto ATS in zrakoplovom uporablja angleški jezik. Države članice, v katerih na takih aerodromih na dan začetka veljavnosti te uredbe angleški jezik ni edini jezik, ki se uporablja za komunikacije med enoto ATS in zrakoplovi, se lahko odločijo, da ne bodo uporabljale angleškega jezika in o tem ustrezno obvestijo Komisijo. V tem primeru te države članice najpozneje do 31. decembra 2017 izvedejo študijo o možnosti, da se iz varnostnih razlogov zahteva uporaba angleškega jezika za komunikacije med enoto ATS in zrakoplovi na navedenih aerodromih, da bi se preprečili vdori zrakoplovov na zasedene vzletno-pristajalne steze in druga varnostna tveganja, pri čemer se upoštevajo veljavne določbe Unije in nacionalne zakonodaje o rabi jezikov. Države članice to študijo objavijo, njene rezultate pa pošljejo Agenciji in Komisiji.
- (c) Informacije o jezikih, ki so na voljo na določeni postaji na tleh, so vključene v zbornike letalskih informacij in druge objavljene letalske informacije o takih zmogljivostih.

SERA.14020 Črkovanje besed v radiotelefoni

Kadar se v radiotelefoni črkujejo lastna imena, kratice služb in besede, katerih črkovanje je lahko dvoumno, se uporablja abeceda iz tabele S14-2.

Tabela S14-2

Abeceda črkovanja v radiotelefoni

Črka	Beseda	Približna izgovorjava (zapis v latinici)
A	Alfa	<u>AL</u> FA
B	Bravo	<u>BRA</u> VOU
C	Charlie	<u>ČAR</u> LI <i>ali</i> <u>ŠAR</u> LI
D	Delta	<u>DEL</u> TA
E	Echo	<u>EK</u> OU
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HOU <u>TEL</u>
I	India	<u>IN</u> DI JA
J	Juliett	<u>ĐU</u> LI <u>JET</u>
K	Kilo	<u>KI</u> LOU

Črka	Beseda	Približna izgovorjava (zapis v latinici)
L	Lima	<u>LI</u> MA
M	Mike	MAJK
N	November	NO <u>VEM</u> BA
O	Oscar	<u>OS</u> KA
P	Papa	PA <u>PA</u>
Q	Quebec	KI <u>BEK</u>
R	Romeo	<u>RO</u> MI OU
S	Sierra	SI <u>ER</u> A
T	Tango	<u>TEN</u> GOU
U	Uniform	<u>U</u> NI FORM <i>ali</i> <u>U</u> NI FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TOR
W	Whiskey	<u>WIS</u> KI
X	X-ray	<u>EKS</u> REJ
Y	Yankee	<u>JEN</u> KI
Z	Zulu	<u>ZU</u> LU

V zapisu približne izgovorjave v latinici so podčrtani zlogi, ki se poudarijo.

SERA.14025 Načela za identifikacijo poti ATS, ki niso standardne odhodne in prihodne poti

(a) Uporaba označevalnikov poti ATS v komunikacijah

- (1) V glasovnih komunikacijah se osnovne črke označevalnika izgovarjajo v skladu z abecedo črkovanja iz tabele S14-2.
- (2) Kadar so uporabljene predpone K, U ali S, se v glasovnih komunikacijah izgovorijo, kot sledi:
 - (i) K – KOPTER
 - (ii) U – UPPER
 - (iii) S – SUPERSONIC

(b) Beseda ‚kopter‘ se izgovarja kot v besedi ‚helicopter‘ ter besedi ‚upper‘ in ‚supersonic‘ kot v angleškem jeziku.

SERA.14026 Pomembne točke

Običajno se za nanašanje na pomembno točko v glasovnih komunikacijah uporabi ime v preprostem jeziku za pomembne točke, ki so označene z lokacijo radionavigacijskega sredstva, ali edinstvena petčrkovna izgovorljiva oznaka za pomembne točke, ki niso označene z lokacijo radionavigacijskega sredstva. Če se za lokacijo radionavigacijskega sredstva ne uporablja ime v preprostem jeziku, se nadomesti s kodiranim označevalnikom, ki se v glasovnih komunikacijah izgovarja v skladu z abecedo črkovanja.

SERA.14030 Uporaba označevalnikov za standardne instrumentalne odhodne in prihodne poti

Za standardne instrumentalne odhodne in prihodne poti se v glasovnih komunikacijah uporablja označevalnik v preprostem jeziku.

SERA.14035 Oddajanje števil v radiotelefoni

(a) Oddajanje števil

- (1) Vse številke, ki se uporabljajo pri oddajanju pozivnega znaka zrakoplova, smeri, vzletno-pristajalne steze, smeri vetra in hitrosti, se oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej.
 - (i) Nivoji letenja se oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, razen v primeru nivojev letenja v celih stotinah.
 - (ii) Nastavitve višinomera se oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, razen nastavitve na 1 000 hPa, ki se oddaja kot ‚TISOČ‘ (ONE THOUSAND).
 - (iii) Vse številke se pri oddajanju kod odzivnika oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, razen v primerih, ko kode odzivnika vsebujejo le cele tisočice – takrat se informacije oddajajo z izgovorjavo številke, ki predstavlja število tisočic, sledi pa ji beseda ‚TISOČ‘ (THOUSAND).
- (2) Vse številke, ki se uporabljajo pri oddajanju informacij, ki niso informacije, opisane v točki (a)(1), se oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, vse številke, ki vsebujejo cele stotice in cele tisočice, pa se oddajajo z izgovorjavo vsake številke, ki predstavlja število stotic ali tisočic, sledi pa ji beseda ‚STO‘ (HUNDRED) ali ‚TISOČ‘ (THOUSAND), kot je ustrezno. Kombinacije tisočic in celih stotic se oddajajo z izgovorjavo vsake številke, ki predstavlja število tisočic, sledi pa jim beseda ‚TISOČ‘ (THOUSAND); zatem se izgovori število, ki predstavlja število stotic in mu sledi beseda ‚STO‘ (HUNDRED).
- (3) V primerih, ko je treba jasneje podati številko, oddano kot cela tisočica in/ali cela stotica, se številka odda z izgovorjavo vsake številke posebej.
- (4) Pri zagotavljanju informacij v zvezi z relativno smerjo proti predmetu ali konfliktnemu prometu v 12-urnem načinu se informacije podajajo z izgovorjavo števk skupaj, npr. ‚DESETA URA‘ (TEN O’CLOCK) ali ‚ENAJSTA URA‘ (ELEVEN O’CLOCK).
- (5) Številke, ki vsebujejo decimalno vejico, se oddajajo, kot je opisano v točki (a)(1), z decimalno vejico na ustreznem mestu, ki se navede z besedo ‚CELA‘ (DECIMAL).
- (6) Za identifikacijo prenosnega kanala pri visokofrekvenčnih (VHF) radiotelefonskih komunikacijah se uporablja vseh šest števk številčnega označevalnika, razen v primerih, ko sta tako peta kot šesta številka ničli – v tem primeru se uporabljajo le prve štiri številke.

SERA.14040 Izgovorjava števil

Kadar se v komunikaciji uporablja angleški jezik, se številke oddajajo z izgovorjavo, kot je prikazana v tabeli S14-3:

Tabela S14-3

Številka ali številčni element	Izgovorjava
0	ZI-RO
1	WAN
2	TU
3	FRI
4	FO-r
5	FAJF
6	SIKS
7	SEV-n
8	EJT
9	NAJN-r
10	TEN
11	I-LE-VN
12	TWELF
Decimalna vejica	DE-SI-MAL
Sto	HAN-drid
Tisoč	TAU-SND

SERA.14045 Tehnika prenosa

- (a) Prenosi so jedrnat in se izgovarjajo z normalnim pogovornim tonom.
- (b) V radiotelefonskih komunikacijah se uporabljajo naslednje besede in fraze, kot je ustrezno, in jim je pripisan pomen, kot je naveden v tabeli S14-4:

Tabela S14-4

Fraza	Pomen
POTRDI (ACKNOWLEDGE)	„Potrdi, da si sprejel in razumel to sporočilo.“
DA (AFFIRM)	„Da“

Fraza	Pomen
DOVOLJENO (APPROVED)	„Dovoljeno ti je, kot si zahteval.“
PREKINJAM (BREAK)	„Prekinjam sporočilo.“
PREKINJAM, PREKINJAM (BREAK BREAK)	„Prekinjam sporočilo enemu zrakoplovu zaradi začetka sporočila drugemu zrakoplovu v zelo gostem prometu.“
PREKLICUJEM (CANCEL)	„Preklicujem pred tem oddano dovoljenje.“
PREVERI (CHECK)	„Preveri sistem ali postopek.“
PROSTO (CLEARED)	„Dovoljujem ti, da nadaljuješ pod določenimi pogoji.“
POTRDI (CONFIRM)	„Zaprašam za potrditev: (dovoljenja, navodila, ukrepa, informacije).“
PREKLOPI NA (CONTACT)	„Vzpostavi komunikacijo s/z ...“
PRAVILNO (CORRECT)	„Res je“ ali „Tako je“.
POPRAVLJAM (CORRECTION)	„Ta prenos (ali oddano sporočilo) je napačen. Pravilna različica je ...“
NE UPOŠTEVAJ (DISREGARD)	„Ignoriraj“
KAKO ME SLIŠIŠ? (HOW DO YOU READ)	„Kakšna je razumljivost mojega oddajanja?“ (glej točko SERA.14070(c))
PONAVLJAM (I SAY AGAIN)	„Ponavljam zaradi jasnosti oziroma poudarka.“
ZADRŽI (MAINTAIN)	„Nadaljuj v skladu z določenimi pogoji“ ali v dobesednem pomenu.
POSLUŠAJ (MONITOR)	„Poslušaj na (frekvenci).“
NAPAČNO (NEGATIVE)	„Ne“ ali „Ni dovoljeno“ ali „To ni pravilno“ ali „Ni možno“.
ODGOVORI (OVER)	„Mojega oddajanja je konec in pričakujem tvoj odgovor.“
KONEC (OUT)	„Izmenjave oddajanj je konec in ne pričakuje se noben odgovor.“
PONOVITEV SPOROČILA (READ BACK)	„Ponovi celo sporočilo ali njegov del natančno tako, kot je bilo prejeto.“
NOVO DOVOLJENJE (RECLEARED)	„Sprememba tvojega prejšnjega dovoljenja; to novo dovoljenje nadomesti tvoje prejšnje dovoljenje ali njegov del.“
SPOROČI (REPORT)	„Sporoči, kot je zahtevano.“
PROSIM (REQUEST)	„Prošnja za informacijo o ...“ ali „Prošnja za dovoljenje ...“
RAZUMEM (ROGER)	„Sprejel sem celotno tvoje zadnje sporočilo.“

Fraza	Pomen
PONOVI (SAY AGAIN)	„Ponovi vse ali naslednji del tvojega zadnjega sporočila.“
GOVORI POČASNEJE (SPEAK SLOWER)	„Zmanjšaj hitrost govorjenja.“
POČAKAJ (STANDBY)	„Počakaj, poklical te bom nazaj.“
NE MOREM (UNABLE)	„Ni možno upoštevati tvoje prošnje, navodila ali dovoljenja.“
BOM UPOŠTEVAL (WILCO)	(Okrajšava za ‚will comply‘ (bom upošteval)) „Razumem tvoje sporočilo in ga bom upošteval.“
PONOVI DVAKRAT (WORDS TWICE)	(a) <i>Kot prošnja:</i> „Komunikacija je otežena. Prosim, vsako besedo ali skupino besed oddaj dvakrat.“ (b) <i>Kot informacija:</i> „Ker je komunikacija otežena, bom vsako besedo ali skupino besed oddal dvakrat.“

SERA.14050 Radiotelefonski pozivni znaki za zrakoplove

(a) Pozivni znaki v celi obliki

Radiotelefonski pozivni znak za zrakoplov je enega od naslednjih tipov:

- (1) tipa a) – znaki, ki ustrezajo registrski oznaki zrakoplova; ali
- (2) tipa b) – telefonska oznaka operatorja zrakoplova, ki ji sledijo zadnji štirje znaki registrske oznake zrakoplova;
- (3) tipa c) – telefonska oznaka operatorja zrakoplova, ki ji sledi identifikacijska številka leta.

(b) Pozivni znaki v skrajšani obliki:

Radiotelefonski pozivni znaki za zrakoplove iz točke (a), razen tipa c), se lahko skrajšajo v primerih, določenih v točki SERA.14055(c). Skrajšani pozivni znaki so ene od naslednjih oblik:

- (1) tipa a) – prvi znak registrske oznake in vsaj zadnja dva znaka pozivnega znaka;
- (2) tipa b) – telefonska oznaka operatorja zrakoplova, ki ji sledita vsaj zadnja dva znaka pozivnega znaka;
- (3) tipa c) – ni skrajšane oblike.

SERA.14055 Radiotelefonski postopki

(a) Zrakoplov med letom ne spremeni tipa svojega radiotelefonskega pozivnega znaka, razen začasno, če mu zaradi varnosti enota ATC da takšno navodilo. Med vzletom, v zadnjem delu končnega prileta ali med vožnjo po tleh pri pristanku se zrakoplovu ne oddajajo sporočila, razen iz varnostnih razlogov.

(b) Vzpostavitev radiotelefonskih komunikacij

- (1) Pri vzpostavljanju komunikacije se vedno uporabljajo radiotelefonski pozivni znaki v celi obliki. Pri vzpostavljanju komunikacije zrakoplov začne svoje javljanje z oznako klicane postaje, ki ji sledi oznaka kličoče postaje.

- (2) Odgovor na zgornja javljanja vsebuje pozivni znak kličoče postaje, ki mu sledi pozivni znak postaje, ki odgovarja, kar šteje kot povabilo za nadaljevanje oddajanja s strani kličoče postaje. Za prenose komunikacije znotraj ene enote ATS se lahko pozivni znak enote ATS izpusti, kadar tako dovoli pristojni organ.
 - (3) Kadar se želi vzpostaviti stik, se komunikacije začnejo s klicem in odgovorom, kadar pa se zagotovo ve, da bo klicana postaja prejela klic, lahko kličoča postaja prenese sporočilo brez čakanja na odgovor klicane postaje.
- (c) Nadaljnje radiotelefonske komunikacije
- (1) Radiotelefonski pozivni znaki v skrajšani obliki, kot so določeni v točki SERA.14050(b), se uporabljajo šele potem, ko se vzpostavi zadovoljiva komunikacija in pod pogojem, da ni mogoče, da bi prišlo do zmede. Zrakoplov uporablja svoj pozivni znak v skrajšani obliki šele potem, ko ga je na tak način naslovila letalska postaja.
 - (2) Pri izdaji dovoljenj ATC in pri ponovitvi takih dovoljenj kontrolorji in piloti vedno dodajo pozivni znak zrakoplova, na katerega se dovoljenje nanaša. Za druge primere se po vzpostavitvi stika dovoli neprekinjena dvosmerna komunikacija brez nadaljnje identifikacije ali javljanja do končanja stika.

SERA.14060 Prenos komunikacij VHF

- (a) Ustrezne enote ATS sporočijo zrakoplovu, naj spremeni radijsko frekvenco v skladu z dogovorjenimi postopki. Če zrakoplov ne prejme takšnega sporočila, pred spremembo radijske frekvence obvesti enoto ATS.
- (b) Pri vzpostavljanju prvega stika na frekvenci VHF ali pri zapustitvi te frekvence zrakoplov sporoči informacije, ki jih lahko določi ANSP, ki je odgovorna za zagotavljanje storitev in jo je odobril pristojni organ.

SERA.14065 Radiotelefonski postopki za preusmeritev kanala glasovne komunikacije zrak–zemlja

- (a) Razen če ni ANSP, ki je pristojna za zagotavljanje storitev in jo je odobril pristojni organ, določila drugače, po spremembi kanala glasovne komunikacije zrak–zemlja prvi klic enoti ATS vsebuje naslednje elemente:
 - (1) oznako klicane enote ATS;
 - (2) pozivni znak in, za zrakoplove, ki spadajo v težko kategorijo vrtnične sledi, besedo ‚težek‘ (heavy) ali ‚zelo težek‘ (super), če je te zrakoplove tako opredelil pristojni organ;
 - (3) nivo letenja in, če zrakoplov ne ohrani dovoljenega nivoja, tudi nivo, skozi katerega zrakoplov leti, in nivo, za katerega je dobil dovoljenje;
 - (4) hitrost, če jo določi ATC, in
 - (5) dodatne elemente, kot zahteva ANSP, ki je odgovorna za zagotavljanje storitev in jo je odobril pristojni organ.
- (b) Piloti zagotavljajo informacije o nivojih letenja na najbližjih celih 30 m ali 100 čevljev, kot je prikazano na pilotovem višinomeru.
- (c) Prvi klic letališkemu kontrolnemu stolpu

Za zrakoplove, katerim se zagotavlja služba letališke kontrole zračnega prometa, prvi klic vsebuje:

 - (1) oznako klicane enote ATS;
 - (2) pozivni znak in, za zrakoplove, ki spadajo v težko kategorijo vrtnične sledi, besedo ‚težek‘ (heavy) ali ‚zelo težek‘ (super), če je te zrakoplove tako opredelil pristojni organ;
 - (3) položaj in

- (4) dodatne elemente, kot zahteva ANSP, ki je odgovorna za zagotavljanje storitev in jo je odobril pristojni organ.

SERA.14070 Testni postopki

- (a) Oblika testnih oddajanj je naslednja:

- (1) identiteta klicane postaje;
- (2) identiteta kličoče postaje;
- (3) besedi ‚PREIZKUS ZVEZE‘ (RADIO CHECK);
- (4) frekvenca, ki se uporablja.

- (b) Oblika odgovora na testno oddajanje je naslednja:

- (1) identifikacija postaje, ki prosi za test;
- (2) identifikacija postaje, ki odgovarja;
- (3) informacije glede razumljivosti oddajanja postaje, ki prosi za testno oddajanje.

- (c) Pri izvajanju testov se uporablja naslednja lestvica razumljivosti:

Lestvica razumljivosti

- (1) 1 Nerazumljivo
- (2) 2 Občasno razumljivo
- (3) 3 Težko razumljivo
- (4) 4 Razumljivo
- (5) 5 Popolnoma razumljivo

SERA.14075 Izmenjava sporočil

- (a) Sporočila so jedrnata in nedvoumna ter uporablja se standardna frazeologija, kadar je na voljo.

- (1) Kadar sporočilo odda zrakoplov, potrdilo o sprejemu sporočila vsebuje pozivni znak tega zrakoplova.
- (2) Kadar potrdilo o sprejemu odda enota ATS zrakoplovu, to vsebuje klicni znak zrakoplova, ki mu po potrebi sledi pozivni znak enote ATS.

- (b) Konec pogovora.

Radiotelefonski pogovor konča sprejemna enota ATS ali zrakoplov, ki uporabi svoj pozivni znak.

- (c) Popravki in ponovitve

- (1) Kadar je pri oddajanju prišlo do pomote, se izgovori beseda ‚POPRAVLJAM‘ (CORRECTION), ponovi se zadnja pravilna skupina besed ali fraza, nato pa se odda pravilna različica.
- (2) Če se popravek najlažje naredi s ponovitvijo celotnega sporočila, se pred drugo oddajo sporočila uporabi fraza ‚POPRAVLJAM, PONAVALJAM‘ (CORRECTION, I SAY AGAIN).
- (3) Če sprejemna postaja dvomi o pravilnosti sprejetega sporočila, zaprosi za ponovitev bodisi celotnega sporočila bodisi dela sporočila.

- (4) Če je potrebna ponovitev celotnega sporočila, se izgovori beseda ‚PONOVI‘ (SAY AGAIN). Če je potrebna ponovitev dela sporočila, se uporabi fraza: ‚PONOVI VSE PRED (SAY AGAIN ALL BEFORE) ... (prva razumljiva beseda)‘ ali ‚PONOVI OD (SAY AGAIN) ... (beseda pred manjkajočim delom) DO (TO) ... (beseda po manjkajočem delu)‘ ali ‚PONOVI VSE OD (SAY AGAIN ALL AFTER) ... (zadnja razumljiva beseda)‘.
- (d) Če se pri preverjanju pravilnosti ponovitve ugotovijo napake v sporočilu, se ob zaključku ponovitve oddajo besede ‚NAPACNO, PONOVI‘ (NEGATIVE I SAY AGAIN), ki jim sledi pravilna različica zadevnega dela sporočila.

SERA.14080 Spremljanje komunikacij/Delovni čas

- (a) Zrakoplov med letom spremlja komunikacije, kot to zahteva pristojni organ, in razen iz varnostnih razlogov ne preneha spremljanja ne da bi o tem obvestil zadevno enoto ATS.
- (1) Zrakoplovi na dolgih čezoceanskih letih ali na letih nad določenimi območji, nad katerimi morajo biti opremljeni z oddajnikom signala na kraju nesreče (ELT), stalno spremljajo frekvenco VHF za klic v sili 121,5 MHz, razen takrat, ko komunicirajo na drugih kanalih VHF ali ko omejitve opreme na zrakoplovu ali naloge v pilotski kabini ne omogočajo hkratnega spremljanja dveh kanalov.
- (2) Zrakoplovi stalno spremljajo frekvenco VHF za klic v sili 121,5 MHz na območjih ali poteh, kjer obstaja možnost prestrezanja zrakoplova ali druge nevarne okoliščine, in če tako zahteva pristojni organ.
- (b) Letalske postaje stalno poslušajo na frekvenci VHF za klic v sili 121,5 MHz v delovnem času enot, ki imajo to možnost. Kadar sta dve ali več takih postaj na isti lokaciji, se mora v skladu s to zahtevo na eni od njih izvajati poslušanje na frekvenci 121.5 MHz.
- (c) Kadar mora zrakoplov ali enota ATS iz katerega koli razloga začasno prekiniti operacijo spremljanja, o tem po možnosti obvesti druge zadevne postaje in sporoči čas, kdaj naj bi se operacija nadaljevala. Ko se operacija ponovno začne izvajati, se o tem obvesti druge zadevne postaje. Kadar je treba operacijo začasno prekiniti za daljše obdobje, kot je določeno v prvotnem obvestilu, se spremenjeni čas nadaljevanja operacije po možnosti sporoči ob prvotno določenem času ali blizu tega časa.

SERA.14085 Uporaba slepega oddajanja

- (a) Kadar zrakoplovu z vsemi razpoložljivimi sredstvi ne uspe vzpostaviti stika na določenem kanalu, na prej uporabljenem kanalu ali drugem ustreznem kanalu na poti in mu ne uspe vzpostaviti komunikacije z ustrežno enoto ATS, drugo enoto ATS ali drugim zrakoplovom, na določenem(-ih) kanalu(-ih) dvakrat odda svoje sporočilo, pred katerim uporabi frazo ‚SLEPO ODDAJANJE‘ (TRANSMITTING BLIND) in po potrebi vključi naslovnika(-e), ki mu (jim) je sporočilo namenjeno.
- (b) Kadar zrakoplov ne more vzpostaviti komunikacije zaradi odpovedi sprejemnika, oddaja poročila ob določenih časih, ali na določenih položajih, na kanalu v uporabi, pred poročili pa uporabi frazo ‚SLEPO ODDAJANJE ZARADI OKVARE SPREJEMNIKA‘ (TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE). Zrakoplov:
- (1) odda predvideno sporočilo in ga v celoti ponovi;
- (2) sporoči čas svojega naslednjega predvidenega oddajanja;
- (3) kadar se mu zagotavlja ATS, oddaja informacije o namenu vodje zrakoplova v zvezi z nadaljevanjem leta.

SERA.14087 Uporaba tehnike relejne komunikacije

- (a) Kadar enoti ATS ne uspe vzpostaviti stika z zrakoplovom po klicih na frekvencah, na katerih naj bi poslušal zrakoplov:
- (1) zaprosi druge enote ATS, naj ji pomagajo s klicanjem zrakoplova in mu po potrebi posredujejo sporočila o prometu, in

- (2) zaprosi zrakoplove na poti, naj poskusijo vzpostaviti komunikacijo z zrakoplovom in mu po potrebi posredujejo sporočila.
- (b) Uporabljajo se tudi določbe iz točke (a):
- (1) na prošnjo zadevne enote ATS;
 - (2) kadar pričakovano sporočilo z zrakoplova ni bilo sprejeto v takem časovnem obdobju, da obstaja sum odpovedi komunikacije.

SERA.14090 Specifični komunikacijski postopki

(a) Gibanje vozil

Frazeologija za gibanje vozil, razen vozil za vleko letal, na manevrskem območju je enaka frazeologiji, ki se uporablja za gibanje zrakoplovov, razen pri navodilih za vožnjo po tleh, ko se pri komunikaciji z vozili beseda ‚NADALJUJ‘ (PROCEED) nadomesti z besedo ‚VOZI‘ (TAXI).

(b) Svetovalna služba zračnega prometa

Svetovalna služba zračnega prometa ne izdaja ‚dovoljenj‘, temveč le ‚nasvete‘, in kadar zrakoplovu predlaga ukrepanje, uporablja besedo ‚svetujem‘ ali ‚predlagam‘.

(c) Navedba težke kategorije vrtnične sledi

- (1) Za zrakoplove, ki spadajo v težko kategorijo vrtnične sledi, se v prvem radiotelefonem stiku med takimi zrakoplovi in enotami ATS beseda ‚težek‘ (heavy) navede takoj za klicnim znakom zrakoplova.
- (2) Za specifične zrakoplove, ki spadajo v težko kategorijo vrtnične sledi, kot je določil pristojni organ, se v prvem radiotelefonem stiku med takimi zrakoplovi in enotami ATS besedi ‚zelo težek‘ (super) navedeta takoj za klicnim znakom zrakoplova.

(d) Postopki v zvezi z odklonom zaradi vremena

Kadar pilot začne komunikacijo z ATC, lahko dobi hiter odgovor, če uporabi frazo ‚PROSIM ODKLON OD POTI ZARADI VREMENA‘ (WEATHER DEVIATION REQUIRED), da sporoči, da sta zaželen prednost na frekveni in pri odgovoru ATC. Pilot po potrebi začne komunikacijo z uporabo klica v sili ‚PAN PAN‘ (najbolje izgovorjeno trikrat).

SERA.14095 Postopki za radiotelefonsko komunikacijo v primeru nevarnosti in sile

(a) Splošno

- (1) Sporočila v nevarnosti oziroma sili zajemajo vsa radiotelefonška sporočila v zvezi s stanjem, ki pomeni nevarnost oziroma silo. Stanje, ki pomeni nevarnost ali silo, je opredeljeno kot:
 - (i) *nevarnost*: stanje, ko grozi resna in/ali neposredna nevarnost in je potrebna takojšnja pomoč;
 - (ii) *Sila*: stanje, ki se nanaša na varnost zrakoplova ali drugega vozila ali osebe, ki je na krovu ali jo je mogoče videti, vendar takojšnja pomoč ni potrebna.
- (2) Na začetku prvega sporočila v nevarnosti oziroma sili se uporabi radiotelefonški signal za nevarnost ‚MAYDAY‘ oziroma radiotelefonški signal za silo ‚PAN PAN‘. Na začetku vsakega nadaljnjega sporočila v nevarnosti oziroma sili je dovoljeno uporabljati radiotelefonške signale za nevarnost oziroma silo.
- (3) Avtor sporočil, naslovljenih na zrakoplov v stanju, ki pomeni nevarnost ali silo, karseda omeji število, obseg in vsebino sporočil v skladu s stanjem, v katerem je zrakoplov.

- (4) Če enota ATS, na katero zrakoplov naslovi sporočilo, ne potrdi sprejema sporočila v nevarnosti ali sili, zrakoplovu zagotovijo pomoč druge enote ATS v skladu s točko (b)(2) oziroma (b)(3).
- (5) Komunikacija z zrakoplovom v nevarnosti in sili običajno poteka na frekvenci prvega sporočila, dokler ne velja, da je mogoče bolje zagotavljati pomoč s prenosom komunikacije na drugo frekvenco.
- (6) V primeru sporočil v nevarnosti in sili se prenosi sporočil z radiotelefonijo na splošno opravljajo počasi in razločno, pri čemer se za lažji prepis vsaka beseda razločno izgovori.

(b) Radiotelefonska komunikacija v nevarnosti

(1) Ukrepi zrakoplova v nevarnosti

Zrakoplov v nevarnosti pošlje sporočilo v nevarnosti, ki ima na začetku radiotelefonski signal za nevarnost ‚MAYDAY‘ v skladu s točko (a)(2), po možnosti ponovljen trikrat:

- (i) na frekvenci zrak–zemlja, ki je takrat v uporabi;
- (ii) zajema čim več naslednjih elementov, ki se izgovorijo razločno in po možnosti v naslednjem vrstnem redu:
 - (A) naziv enote ATS, na katero je sporočilo naslovljeno (če to dopuščajo čas in okoliščine);
 - (B) identifikacijo zrakoplova;
 - (C) naravo stanja, ki pomeni nevarnost;
 - (D) namero vodje zrakoplova;
 - (E) trenutni položaj, nivo in smer.

(2) Ukrepi enote ATS, na katero zrakoplov naslovi sporočilo, ali prve enote ATS, ki potrdi sprejem sporočila v nevarnosti

Enota ATS, na katero zrakoplov v nevarnosti naslovi sporočilo, ali prva enota ATS, ki potrdi sprejem sporočila v nevarnosti:

- (i) nemudoma potrdi sprejem sporočila v nevarnosti;
- (ii) prevzame nadzor nad komunikacijo ali izrecno in nedvoumno prenese to odgovornost, pri čemer v takem primeru obvesti zrakoplov; in
- (iii) sprejme takojšnje ukrepe, s katerimi zagotovi, da so vse potrebne informacije čim prej na voljo:
 - (A) zadevni enoti ATS;
 - (B) zadevnemu operatorju zrakoplova ali njegovemu zastopniku v skladu z vnaprej določenimi ureditvami;
- (iv) opozori druge enote ATS, kot je primerno, da prepreči prenos komunikacij z drugimi zrakoplovi na frekvenco, na kateri poteka komunikacija z zrakoplovom v nevarnosti.

(3) Uvedba molka

- (i) Zrakoplovu v nevarnosti ali enoti ATS, ki ima nadzor nad prometom v nevarnosti, je dovoljeno, da uvede molk bodisi na vseh postajah mobilne storitve na zadevnem območju ali na kateri koli postaji, ki posega v komunikacijo z zrakoplovom v nevarnosti. Navodila glede na okoliščine naslovi na „vse postaje“ ali le na eno. V vsakem primeru uporablja:
 - (A) ‚NEHAJTE ODDAJATI‘ (STOP TRANSMITTING);
 - (B) radiotelefonski signal za nevarnost ‚MAYDAY‘.

- (ii) Signali iz točke (b)(3)(i) se uporabljajo le za zrakoplov v nevarnosti in enoto ATS, ki nadzoruje promet v nevarnosti.
- (4) Ukrepi vseh drugih enot ATS/zrakoplovov
- (i) Komunikacije v primeru nevarnosti imajo absolutno prednost pred vso drugo komunikacijo in enote ATS/zrakoplovi, ki so s takšnimi komunikacijami seznanjeni, ne oddajajo na zadevni frekvenci, razen če:
- (A) je nevarnost preklicana ali je promet v nevarnosti končan;
- (B) je bil celoten promet v nevarnosti prenesen na druge frekvence;
- (C) enota ATS, ki nadzoruje komunikacije, to dovoli;
- (D) morajo same(-i) nuditi pomoč.
- (ii) Vsaka enota ATS/zrakoplov, ki je seznanjen(-a) s prometom v nevarnosti in sam(-a) ne more pomagati zrakoplovu v nevarnosti, kljub temu še naprej posluša zadeven promet, dokler ni razvidno, da je pomoč zagotovljena.
- (5) Končanje komunikacije z zrakoplovom v nevarnosti in končanje molka
- (i) Ko zrakoplov ni več v nevarnosti, odda sporočilo o preklicu stanja, ki pomeni nevarnost.
- (ii) Kadar enota ATS, ki je nadzirala komunikacijo z zrakoplovom v nevarnosti, ugotovi, da se je stanje, ki pomeni nevarnost, končalo, sprejme takojšnje ukrepe za zagotovitev, da je ta informacija čim prej na voljo:
- (A) zadevnim enotam ATS;
- (B) zadevnemu operatorju zrakoplova ali njegovemu zastopniku v skladu z vnaprej določenimi ureditvami.
- (iii) Promet v nevarnosti in pogoji za uvedbo molka se končajo z oddajo sporočila, ki vsebuje besede ‚PROMET V NEVARNOSTI JE KONČAN‘ (DISTRESS TRAFFIC ENDED), na frekvenci ali frekvencah, ki se uporabljajo za promet v nevarnosti. To sporočilo odda samo enota ATS, ki nadzoruje komunikacijo, po prejemu sporočila iz točke (b)(5)(i), če jo je za to pooblastil pristojni organ.
- (c) Radiotelefonska sporočila v sili
- (1) Ukrepi zrakoplova, ki poroča o stanju, ki pomeni silo, razen kot je navedeno v točki (c)(4)
- Zrakoplov, ki poroča o stanju, ki pomeni silo, pošlje sporočilo v sili, ki se začne z radiotelefonskim signalom za silo ‚PAN PAN‘ v skladu s točko (a)(2), po možnosti ponovljenim trikrat, pri čemer se vsaka beseda v besedni zvezi izgovori kot francoska beseda ‚panne‘:
- (i) na frekvenci zrak–zemlja, ki je takrat v uporabi;
- (ii) zajema čim več naslednjih elementov, ki se izgovorijo razločno in po možnosti v naslednjem vrstnem redu:
- (A) naziv naslovljene enote ATS;
- (B) identifikacijo zrakoplova;
- (C) naravo stanja, ki pomeni silo;
- (D) namero vodje zrakoplova;
- (E) trenutni položaj, nivo in smer;
- (F) druge koristne informacije.

(2) Ukrepi naslovljene enote ATS ali prve enote ATS, ki je potrdila sprejem sporočila v sili

Enota ATS, na katero je zrakoplov, ki poroča o stanju, ki pomeni silo, naslovil sporočilo, ali prva enota ATS, ki potrdi sprejem sporočila v sili:

- (i) potrdi sprejem sporočila v sili;
- (ii) sprejme takojšnje ukrepe, s katerimi zagotovi, da so vse potrebne informacije čim prej na voljo:
 - (A) zadevni enoti ATS;
 - (B) zadevnemu operatorju zrakoplova ali njegovemu zastopniku v skladu z vnaprej določenimi ureditvami;
- (iii) po potrebi prevzame nadzor nad komunikacijo.

(3) Ukrepi vseh ostalih enot ATS/zrakoplovov

Komunikacija v primeru sile ima prednost pred vso drugo komunikacijo, razen komunikacijo v primeru nevarnosti, in vse enote ATS/zrakoplovi poskrbijo, da ne motijo oddajanja sporočil zrakoplovov v sili.

(4) Ukrepi zrakoplova, ki se uporablja za medicinske prevoze

- (i) Uporaba signala iz točke (c)(4)(ii) pomeni, da se sporočilo, ki sledi, nanaša na zaščiten medicinski prevoz v skladu z Ženevsko konvencijo iz leta 1949 in dodatnimi protokoli.
- (ii) Za namene napovedovanja in identifikacije zrakoplova, ki se uporablja za medicinske prevoze, oddaji radiotelefonnega signala za silo ‚PAN PAN‘, ki se po možnosti ponovi trikrat, pri čemer se vsaka beseda v besedni zvezi izgovori kot francoska beseda ‚panne‘, sledi radiotelefonni signal za medicinske prevoze ‚MAY-DEE-CAL‘, ki se izgovori kot francoska beseda ‚médical‘. Uporaba zgoraj opisanih signalov pomeni, da se sporočilo, ki sledi, nanaša na zaščiten medicinski prevoz.

Sporočilo vsebuje naslednje podatke:

- (A) pozivni znak ali druge priznane načine identifikacije medicinskih prevozov;
- (B) položaj medicinskih prevozov;
- (C) število in vrsto medicinskih prevozov;
- (D) načrtovano pot;
- (E) predvideni čas na poti ter po potrebi predvideni čas odhoda in prihoda ter
- (F) katere koli druge informacije, kot so absolutna višina letenja, zavarovane radijske frekvence, uporabljeni jeziki ter načini in oznake sekundarnih nadzornih radarjev.

(5) Ukrepi naslovljenih enot ATS ali drugih postaj, ki prejmejo sporočilo o medicinskem prevozu

Določbe točk (c)(2) in (c)(3) se ustrezno uporabljajo za enote ATS, ki prejmejo sporočilo o medicinskem prevozu.“;

(26) Dodatek 1 se spremeni:

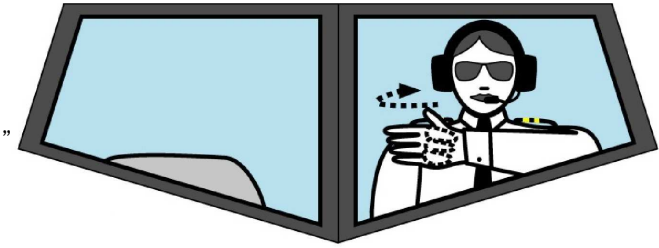
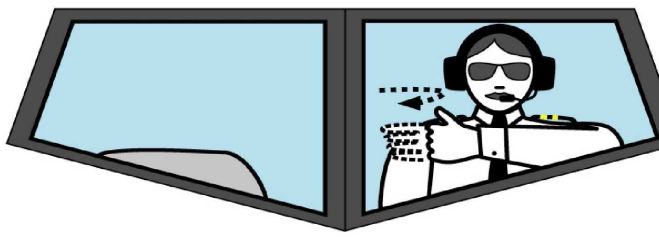

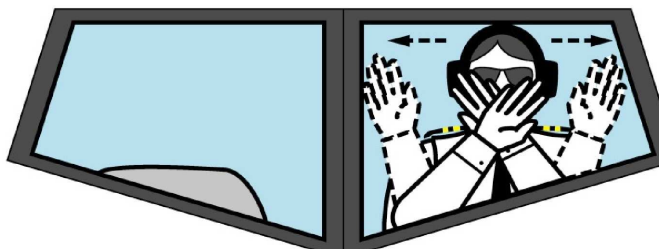

- (a) točka 1.1.2 se nadomesti z naslednjim:

„1.1.2 Postopki za telekomunikacijski prenos signalov za nevarnost in silo so v skladu z oddelkom 14.“;

(b) v točki 3.2.4.1 se besedilo nadomesti z naslednjim:

„3.2.4.1 Križi, pobarvani samo z eno kontrastno barvo, belo na vzletno-pristajalnih stezah in rumeno na vozniških stezah (slika A1-6), vidni vodoravno na vzletno-pristajalnih stezah in vozniških stezah ali njihovih delih, označujejo območje, ki ni primerno za gibanje zrakoplovov.“;

(c) točke 4.2.1.1, 4.2.1.2 in 4.2.1.3 se nadomestijo z naslednjo ilustracijo:

	<p>(a) Zaviranje: dvignite roko z iztegnjenimi prsti vodoravno pred obraz, nato stisnite pest.</p>
	<p>(b) Sprostitev zavor: dvignite roko s stisnjeno pestjo vodoravno pred obraz, nato iztegnite prste.</p>
	<p>(c) Podložite podstavke za kolesa: roki sta iztegnjeni, dlani obrnjeni navzven; premaknite dlani navznoter in ju prekrížajte pred obrazom.</p>
	<p>(d) Odstranite podstavke za kolesa: roki sta prekrížani pred obrazom, dlani sta obrnjeni navzven; premaknite roki navzven.</p>
	<p>(e) Pripravljen za zagon motorja(-jev): Dvignite ustrezno število prstov na eni roki, s čimer pokažete številko motorja, ki ga je treba zagnati.“;</p>

(27) v Dodatku 2 se točka 5.1.3 nadomesti z naslednjim:

„5.1.3 Vsaka sprememba informacij pred izpustitvijo, najavljena v skladu s točko 5.1.2, se pošlje zadevni enoti ATS vsaj 6 ur pred predvidenim časom izpustitve ali, v primeru raziskav sončnih ali kozmičnih motenj z vključenim elementom kritičnega časa, vsaj 30 minut pred predvidenim časom začetka operacije.“;

(28) tabela v Dodatku 4 se spremeni:

(a) v stolpcu „Zagotovljena storitev“ v polju za zračni prostor razreda C za vrsto leta VFR se točka (2) nadomesti z naslednjim:

„(2) služba kontrole zračnega prometa, prometne informacije VFR/VFR (in na zahtevo nasveti za izogibanje prometu)“,

(b) v stolpcu „Zagotovljena storitev“ v polju za zračni prostor razreda D se besedilo, ki se nanaša na vrsto leta VFR, nadomesti z naslednjim:

„služba kontrole zračnega prometa, prometne informacije IFR/VFR in VFR/VFR (in na zahtevo nasveti za izogibanje prometu)“;

(29) Dodatek 5 se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek 5

Tehnične specifikacije za opazovanja iz zrakoplova in poročanje z glasovno komunikacijo**A. NAVODILA ZA POROČANJE****VZOREC AIREP SPECIAL**

TOČKA	PARAMETER	ODDAJANJE V TELEFONJI, kot je ustrezno
—	Oznaka vrste sporočila — posebno poročilo iz zrakoplova	[AIREP] POSEBNO
Oddelek 1	1	Identifikacija zrakoplova <i>(identifikacija zrakoplova)</i>
	2	Položaj POLOŽAJ <i>(zemljepisna širina in zemljepisna dolžina)</i> NAD <i>(pomembna točka)</i> ABEAM <i>(pomembna točka)</i> <i>(pomembna točka) (smer) (razdalja)</i>
	3	Čas <i>(čas)</i>
	4	Nivo NIVO LETENJA <i>(številka)</i> ali <i>(številka)</i> METROV ali ČEVLJEV VZPENJANJE NA NIVO LETENJA <i>(številka)</i> ali <i>(številka)</i> METROV ali ČEVLJEV SPUŠČANJE NA NIVO LETENJA <i>(številka)</i> ali <i>(številka)</i> METROV ali ČEVLJEV
	5	Naslednji položaj in prevedeni čas preleta <i>(položaj) (čas)</i>
	6	Nadaljnje pomembne točke <i>(položaj) NASLEDNJI</i>
Oddelek 2	7	Predvideni čas prihoda <i>(aerodrom) (čas)</i>
	8	Avtonomija AVTONOMIJA <i>(ure in minute)</i>
Oddelek 3	9	Poljav, zaradi katerega se pripravi posebno poročilo iz zrakoplova: — Zmerna turbulenca — Huda turbulenca — Zmerna zaledenitev — Huda zaledenitev — Močan zavetrni val — Nevihta brez toče — Nevihta s točo — Močan prašni/peščeni vihar — Oblak vulkanskega pepela — Vulkanska aktivnost pred izbruhom ali izbruh vulkana ZMERNA TURBULENCA HUDA TURBULENCA ZMERNA ZALEDENITEV HUDA ZANEDENITEV MOČAN ZAVETRNI VAL NEVIHTA BREZ TOČE NEVIHTA S TOČO MOČAN PRAŠNI ali PEŠČENI VIHAR OBLAK VULKANSKEGA PEPELA VULKANSKA AKTIVNOST PRED IZBRUHO ali IZBRUH VULKANA

1. VSEBINA POROČIL IZ ZRAKOPLOVA

1.1 Poročila o položaju in posebna poročila iz zrakoplova

1.1.1 Oddelek 1 vzorca iz točke A je obvezen za poročila o položaju in posebna poročila iz zrakoplova, vendar se lahko točki 5 in 6 izpustita. Oddelek 2 se v celoti ali delno doda le, če tako zahteva operator ali njegov pooblaščen zastopnik ali če vodja zrakoplova meni, da je to potrebno. Oddelek 3 se vključi v posebna poročila iz zrakoplova.

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

1.1.3 V primeru posebnih poročil iz zrakoplova, ki vsebujejo informacije o vulkanski aktivnosti, se pripravi poročilo po letu, pri čemer se uporabi obrazec za poročanje o vulkanski aktivnosti (vzorec VAR) iz točke B. Vsi elementi, ki se opazijo, se zabeležijo oziroma označijo na primernih mestih na obrazcu vzorca VAR.

1.1.4 Posebna poročila iz zrakoplova se izdajo čim prej, potem ko je bil opažen pojav, zaradi katerega se pripravi posebno poročilo iz zrakoplova.

2. PODROBNA NAVODILA ZA POROČANJE

2.1 Točke iz poročila iz zrakoplova se sporočijo v vrstnem redu, v katerem so navedene na obrazcu vzorca AIREP SPECIAL.

— OZNAKA VRSTE SPOROČILA. Sporočite ‚POSEBNO‘ (SPECIAL) za posebno sporočilo iz zrakoplova.

Oddelek 1

Točka 1 – IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA. Sporočite radiotelefonski pozivni znak zrakoplova, kot je predpisano v točki SERA.14050.

Točka 2 – POLOŽAJ. Sporočite položaj glede na zemljepisno širino (stopinje kot 2 števki ali stopinje in minute kot 4 števke, čemur sledi ‚sever‘ (North) ali ‚jug‘ (South)) in zemljepisno dolžino (stopinje kot 3 števke ali stopinje in minute kot 5 števki, čemur sledi ‚vzhod‘ (East) ali ‚zahod‘ (West)) ali kot pomembno točko, opredeljeno s kodiranim označevalnikom (2 do 5 znakov), ali kot pomembno točko, ki ji sledita smer magnetnega kompasa (3 števke) in razdalja v navtičnih miljih od točke. Pred pomembno točko po potrebi sporočite ‚ABEAM‘.

Točka 3 – ČAS. Sporočite čas v urah in minutah usklajenega svetovnega časa (UTC) (4 števke), razen pri navedbi časa v minutah čez uro (2 števki) v skladu z regionalnimi sporazumi o zračni navigaciji. Sporočeni čas mora biti dejanski čas zrakoplova na položaju in ne čas izvora ali oddaje poročila. Čas se ob izdaji posebnega poročila iz zrakoplova vedno navede v urah in minutah UTC.

Točka 4 – NIVO LETENJA ALI ABSOLUTNA VIŠINA. Sporočite nivo letenja s 3 števki pri standardni nastavitvi tlačnega višinomera. Sporočite absolutno višino v metrih z navedbo ‚METROV‘ (METRES) ali v čevljih z navedbo ‚ČEVLJEV‘ (FEET) pri QNH. Sporočite ‚VZPENJANJE‘ (CLIMBING) (čemur sledi navedba nivoja) ob vzpenjanju in ‚SPUŠČANJE‘ (DESCENDING) (čemur sledi navedba nivoja) ob spuščanju na nov nivo po preletu pomembne točke.

Točka 5 – NASLEDNJI POLOŽAJ IN PREDVIDENI ČAS PRELETA. Sporočite naslednjo točko javljanja in predvideni čas njenega preleta ali sporočite predvideni položaj, ki bo dosežen uro pozneje, v skladu z veljavnimi postopki za sporočanje položaja. Uporabite podatkovne konvencije, določene v točki 2 za sporočanje položaja. Sporočite predvideni čas preleta tega položaja. Navedite čas v urah in minutah UTC (4 števke), razen pri navedbi časa v minutah čez uro (2 števki) v skladu z regionalnimi sporazumi o zračni navigaciji.

Točka 6 – NADALJNJE POMEMBNE TOČKE. Sporočite nadaljnjo pomembno točko, ki sledi ‚naslednjemu položaju in predvidenemu času preleta‘.

Oddelek 2

Točka 7 – PREDVIDENI ČAS PRIHODA. Sporočite ime aerodroma prvega načrtovanega pristanka in nato predvideni čas prihoda na tem aerodromu v urah in minutah UTC (4 števke).

Točka 8 – AVTONOMIJA. Sporočite ‚AVTONOMIJA‘ (ENDURANCE), čemur sledi avtonomija v urah in minutah (4 številke).

Oddelek 3

Točka 9 – POJAV, ZARADI KATEREGA SE PRIPRAVI POSEBNO POROČILO IZ ZRAKOPLOVA. Navedite enega od naslednjih pojavov, na katere zrakoplov naleti ali jih opazi:

- zmerno turbulenco kot ‚ZMERNNA TURBULENCA‘ (TURBULENCE MODERATE) in
- hudo turbulenco kot ‚HUDA TURBULENCA‘ (TURBULENCE SEVERE);

Uporabljata se naslednji specifikaciji:

- Zmerna – razmere, v katerih lahko pride do manjših sprememb lege in/ali absolutne višine zrakoplova, vendar ostane zrakoplov ves čas pod pozitivnim nadzorom. Običajno pride do manjših sprememb v hitrosti letenja. Spremembe odčitkov merilnika pospeška znašajo od 0,5 g do 1,0 g v težišču zrakoplova. Težave pri hoji. Potniki čutijo pritisk ob varnostne pasove. Nepritrjeni predmeti se premikajo.
- Huda – razmere, v katerih pride do nenadnih sprememb v legi in/ali absolutni višini zrakoplova; zrakoplov je lahko krajša obdobja brez nadzora. Običajno pride do velikih sprememb v hitrosti letenja. Spremembe odčitkov merilnika pospeška so večje od 1,0 g v težišču zrakoplova. Potniki so močno pritisnjeni ob varnostne pasove. Nepritrjeni predmeti se prevračajo.
- zmerno zaledenitev kot ‚ZMERNNA ZALEDENITEV‘ (ICING MODERATE), hudo zaledenitev kot ‚HUDA ZALEDENITEV‘ (ICING SEVERE);

Uporabljata se naslednji specifikaciji:

- Zmerna – razmere, v katerih je lahko zaželen sprememba smeri in/ali absolutne višine.
- Huda – razmere, v katerih je nujna takojšnja sprememba smeri in/ali absolutne višine.
- močan zavetrni val kot ‚MOČAN ZAVETRNI VAL‘ (MOUNTAIN WAVE SEVERE);

Uporablja se naslednja specifikacija:

- Močan – razmere, v katerih znaša spremeni navzdol usmerjen zračni tok 3,0 m/s (600 čevljev/min) ali več in/ali zrakoplov naleti na hudo turbulenco.
- nevihto brez toče kot ‚NEVIHTA BREZ TOČE‘ (THUNDERSTORM), nevihto s točo kot ‚NEVIHTA S TOČO‘ (THUNDERSTORM WITH HAIL);

Uporablja se naslednja specifikacija:

sporočajte samo nevihte, ki so:

- slabo vidne ali
- skrite v plasti oblakov ali
- razširjene ali
- tvorijo nevihtne linije.
- močan prašni ali peščeni vihar kot ‚MOČAN PRAŠNI VIHAR‘ (DUSTSTORM HEAVY) ali ‚MOČAN PEŠČENI VIHAR‘ (SANDSTORM HEAVY);
- oblak vulkanskega pepela kot ‚OBLAK VULKANSKEGA PEPELA‘ (VOLCANIC ASH CLOUD);
- vulkansko aktivnost pred izbruhom ali izbruh vulkana kot ‚VULKANSKA AKTIVNOST PRED IZBRUHOM‘ (PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY) ali ‚IZBRUH VULKANA‘ (VOLCANIC ERUPTION);

Uporablja se naslednja specifikacija:

‚Vulkanska aktivnost pred izbruhom‘ v tem kontekstu pomeni nenavadno in/ali povečano vulkansko aktivnost, ki lahko napoveduje vulkanski izbruh.

- 2.2 Informacije, zabeležene na obrazcu za poročanje o vulkanski aktivnosti (vzorec VAR), niso namenjene radiotelefonskemu sporočanju, temveč jih operator ali član letalske posadke takoj po prihodu na aerodrom izroči letališki meteorološki službi. Če taka služba ni enostavno dostopna, se izpolnjeni obrazec izroči v skladu z lokalnimi dogovori med izvajalci MET in ATS ter operatorjem zrakoplova.

3. POSREDOVANJE METEOROLOŠKIH INFORMACIJ, PREJETIH Z GLASOVNO KOMUNIKACIJO

Ob prejemu posebnih poročil iz zrakoplova enote ATS ta poročila nemudoma posredujejo zadevni meteorološki službi bdenja (MWO). Da bi zagotovili asimilacijo poročil iz zrakoplova v zemeljskih avtomatiziranih sistemih, se elementi poročil pošiljajo v skladu s spodaj navedenimi podatkovnimi konvencijami in v določenem vrstnem redu.

— NASLOVNIK. Zabeležite klicano postajo in po potrebi relejno postajo.

— OZNAKA VRSTE SPOROČILA. Zabeležite ‚ARS‘ za posebno poročilo iz zrakoplova.

— IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA. Zabeležite identifikacijo zrakoplova v skladu s podatkovno konvencijo, določeno za točko 7 načrta leta, brez presledka med oznako operatorja in registracijo zrakoplova ali identifikacijo leta, če se uporablja.

Oddelek 1

Točka 0 – POLOŽAJ. Zabeležite položaj glede na zemljepisno širino (stopinje kot 2 števki ali stopinje in minute kot 4 števke, čemur brez presledka sledi S (severno, ang. N) ali J (južno, ang. S)) in zemljepisno dolžino (stopinje kot 3 števke ali stopinje in minute kot 5 števki, čemur brez presledka sledi V (vzhodno, ang. E) ali Z (zahodno, ang. W)) ali kot pomembno točko, opredeljeno s kodiranim označevalnikom (2 do 5 znakov), ali kot pomembno točko, ki ji sledita smer magnetnega kompasa (3 števke) in razdalja v navtičnih miljah od točke (3 števke). Pred pomembno točko po potrebi zabeležite ‚ABEAM‘.

Točka 1 – ČAS. Zabeležite čas v urah in minutah UTC (4 števke).

Točka 2 – NIVO LETENJA ALI ABSOLUTNA VIŠINA. Pri sporočanju nivoja letenja zabeležite ‚F‘, ki mu sledijo 3 števke (npr. ‚F310‘). Pri sporočanju absolutne višine zabeležite višino v metrih, čemur sledi ‚M‘, ali v čevljih, čemur sledi ‚FT‘. Pri vzpenjanju zabeležite ‚ASC‘ (nivo) oziroma pri spuščanju ‚DES‘ (nivo).

Oddelek 2

Točka 9 – POJAV, ZARADI KATEREGA SE PRIPRAVI POSEBNO POROČILO IZ ZRAKOPLOVA. Sporočeni pojav zabeležite:

— zmerno turbulenco kot ‚TURB MOD‘;

— hudo turbulenco kot ‚TURB SEV‘;

— zmerno zaledenitev kot ‚ICE MOD‘;

— hudo zaledenitev kot ‚ICE SEV‘;

— močan zavetrni val kot ‚MTW SEV‘;

— nevihto brez toče kot ‚TS‘;

— nevihto s točo kot ‚TSGR‘;

— močan prašni ali peščeni vihar kot ‚HVY SS‘;

— oblak vulkanskega pepela kot ‚VA CLD‘;

— vulkansko aktivnost pred izbruhom ali izbruh vulkana kot ‚VA‘;

- točo kot ‚GR‘;
- kumulonimbusni oblak kot ‚CB‘.

ČAS ODDAJE SPOROČILA. Zabeležite le, če se sporoči oddelek 3.

4. POSEBNE DOLOČBE ZA POROČANJE O STRIŽNEM VETRU IN VULKANSKEM PEPELU

4.1 Poročanje o strižnem vetru

- 4.1.1 V poročanje o opazovanjih iz zrakoplova o pojavu strižnega vetra v fazah začetnega vzpenjanja in prileta se vključi vrsta zrakoplova.
- 4.1.2 Pri poročanju o strižnem vetru v fazah začetnega vzpenjanja ali prileta ali če je bil strižni veter napovedan, vendar zrakoplov nanj ni naletel, vodja zrakoplova čim prej obvesti ustrezno enoto ATS, razen če ve, da je pristojno enoto ATS o tem že obvestil predhodni zrakoplov.

4.2 Poročanje o vulkanski aktivnosti po letu

- 4.2.1 Operator zrakoplova ali član letalske posadke takoj po prihodu na aerodrom letališki meteorološki službi predloži izpolnjeno poročilo o vulkanski aktivnosti; če taka služba članom letalske posadke pristalega zrakoplova ni enostavno dostopna, pa se izpolnjeni obrazec obravnava v skladu z lokalnimi dogovori med izvajalci MET in ATS ter operatorjem zrakoplova.
- 4.2.2 Letališka meteorološka služba, ki prejme izpolnjeno poročilo o vulkanski aktivnosti, to takoj pošlje meteorološki službi bdenja, pristojni za meteorološko bdenje na območju z informacijami za letenje, na katerem je bila opažena vulkanska aktivnost.

B. OBRAZEC ZA POSEBNO POROČILO IZ ZRAKOPLOVA O VULKANSKI AKTIVNOSTI (VZOREC VAR)

VZOREC VAR: za poročanje po letu

POROČILO O VULKANSKI AKTIVNOSTI

Poročila iz zrakoplova so izjemno pomembna pri ocenjevanju nevarnosti, ki bi jih lahko vulkanski prah predstavljal za letalske operacije.

OPERATOR:			IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA: (kot je navedena na načrtu leta)		
VODJA ZRAKOPLOVA:					
AERODROM ODHODA:	DATUM:	ČAS; UTC:	AERODROM PRIHODA:	DATUM:	ČAS; UTC:
NASLOVNIK			AIREP POSEBNO		
Točke 1–8 je treba takoj sporočiti enoti ATS, s katero ste v kontaktu.					
1) IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA			2) POLOŽAJ		
3) ČAS			4) NIVO LETENJA ALI ABSOLUTNA VIŠINA		
5) VULKANSKA AKTIVNOST OPAŽENA NA (položaj ali smer, ocenjen nivo oblaka pepela in oddaljenost od zrakoplova)					
6) TEMPERATURA ZRAKA			7) VETER (SPOT WIND)		
8) DODATNE INFORMACIJE			Drugo _____		
ZAZNAN SO ₂	da <input type="checkbox"/>	ne <input type="checkbox"/>			
Stik s prahom	da <input type="checkbox"/>	ne <input type="checkbox"/>	(kratak opis aktivnosti, zlasti vertikalno in lateralno razširjenost oblaka prahu, in, če je mogoče, horizontalno premikanje, hitrost vačanja itd.)		
Po pristanku izpolnite točke 9–16 in po telefaksu pošljite obrazec na: (številko telefaksa zagotovi meteorološki organ na podlagi lokalnih ureditev med meteorološkim organom in zadevnim operatorjem.)					
9) GOSTOTA OBLAKA PRAHU	<input type="checkbox"/> (a) redek	<input type="checkbox"/> (b) zmerno gost	<input type="checkbox"/> (c) zelo gost		
10) BRAVA OBLAKA PRAHU	<input type="checkbox"/> (a) bela	<input type="checkbox"/> (b) svetlo siva	<input type="checkbox"/> (c) temno siva		
	<input type="checkbox"/> (d) črna	<input type="checkbox"/> (e) drugo _____			
11) IZBRUH	<input type="checkbox"/> (a) neprekinjen	<input type="checkbox"/> (b) prekinjen	<input type="checkbox"/> (c) ni viden		
12) MESTO AKTIVNOSTI	<input type="checkbox"/> (a) vrh	<input type="checkbox"/> (b) pobočje	<input type="checkbox"/> (c) eno samo		
	<input type="checkbox"/> (d) več kot eno	<input type="checkbox"/> (e) ni vidno			
13) DRUGA OPAŽANJA IZBRUHA	<input type="checkbox"/> (a) strele	<input type="checkbox"/> (b) žarenje	<input type="checkbox"/> (c) velike skale		
	<input type="checkbox"/> (d) uhajanje prahu	<input type="checkbox"/> (e) gobast oblak	<input type="checkbox"/> (f) vse našteto		
14) VPLIV NA ZRAKOPLOV	<input type="checkbox"/> (a) komunikacija	<input type="checkbox"/> (b) navigacijski sistemi	<input type="checkbox"/> (c) motorji		
	<input type="checkbox"/> (d) pitot statični	<input type="checkbox"/> (e) vtrobransko steklo	<input type="checkbox"/> (f) okna		
15) DRUGI VPLIVI	<input type="checkbox"/> (a) turbulenca	<input type="checkbox"/> (b) orenj svetega Elma	<input type="checkbox"/> (c) drugi dimi		
16) DRUGE INFORMACIJE (Vse informacije, ki se štejejo za koristne.)*					

(30) dodatek k Prilogi se spremeni:

(a) tabela, ki se nanaša na Prilogo 2 ICAO, se spremeni:

(i) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Priloga 2 ICAO

Razlike med to uredbo in mednarodnimi standardi iz Priloge 2 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, kakor je bila spremenjena“;

(ii) polja, ki se nanašajo na Razliko A2-04, se nadomestijo z naslednjim:

„Razlika A2-04	
Priloga 2 ICAO Poglavje 3 3.3.1.2	Točka 3.3.1.2 Priloge 2 ICAO se nadomesti s točko SERA.4001(b) Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012. Razlike med navedenim standardom ICAO in navedeno uredbo Unije so: — Glede letov VFR, načrtovanih prek mednarodnih meja, se uredba Unije (točka SERA.4001(b)(5)) razlikuje od standarda ICAO v točki 3.3.1.2(e) Priloge 2 z dodatkom naslednjega podčrtanega besedila: <i>„vsakega leta čez mednarodne meje, če zadevna država ni določila drugače.“</i> — Glede letov VFR in IFR, načrtovanih kot nočni leti, se v točko SERA.4001(b)(6) navedene uredbe Unije doda naslednja zahteva: <i>„(6) vsakega načrtovanega nočnega leta, če zapusti bližino aerodroma.““</i>

(b) polja, ki se nanašajo na Razliko A2-06, se črtajo,

(c) pod tabelo, ki se nanaša na Prilogo 2 ICAO, se vstavijo naslednje nove tabele, ki se nanašajo na Prilogo 3 ICAO in Prilogo 10 ICAO:

„Priloga 3 ICAO

Razlike med to uredbo in mednarodnimi standardi iz Priloge 3 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, kakor je bila spremenjena

Razlika A3-01	
Priloga 3 ICAO Poglavje 5	Nova določba. Točka SERA.12005 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 določa: (b) Pristojni organi po potrebi določijo druge razmere, o katerih poročajo vsi zrakoplovi, če nanje naletijo ali jih opazijo.

Priloga 10 ICAO

Razlike med to uredbo in mednarodnimi standardi iz Priloge 10 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, kakor je bila spremenjena

Razlika A10-01	
Priloga 10 ICAO Zvezek II Poglavje 5 5.2.1.4.1	<p>Poglavje 5.2.1.4.1 zvezka II Priloge 10 ICAO je preneseno v točko SERA.14035 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 z nekaterimi razlikami. Razlike med standardom ICAO in navedeno uredbo Unije so:</p> <p>SERA.14035 Prenos števil v radiotelefoni</p> <p>(a) Prenos števil</p> <p>(1) Vse številke, ki se uporabljajo pri prenosu pozivnega znaka zrakoplova, smeri, vzletno-pristajalne steze, smeri vetra in hitrosti, se prenašajo z izgovorjavo vsake številke posebej.</p> <p>(i) Nivoji letenja se oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, <u>razen v primeru nivojev letenja v celih stotich.</u></p> <p>(ii) Nastavitev višinomera se oddaja z izgovorjavo vsake številke posebej, <u>razen nastavitve na 1 000 hPa, ki se oddaja kot ‚TISOČ‘(ONE THOUSAND).</u></p> <p>(iii) Vse številke se pri oddajanju kod odzivnika oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, <u>razen v primerih, ko kode odzivnika vsebujejo le cele tisočice – takrat se informacije oddajajo z izgovorjavo številke, ki predstavlja število tisočic, sledi pa ji beseda ‚TISOČ‘(THOUSAND).</u></p> <p>(2) Vse številke, ki se uporabljajo pri oddajanju informacij, ki niso informacije, opisane v točki (a)(1), se oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, vse številke, ki vsebujejo cele stotice in cele tisočice, pa se oddajajo z izgovorjavo vsake številke, ki predstavlja število stotic ali tisočic, sledi pa ji beseda ‚STO‘ (HUNDRED) ali ‚TISOČ‘ (THOUSAND), kot je ustrezno. Kombinacije tisočic in celih stotic se oddajajo z izgovorjavo vsake številke, ki predstavlja število tisočic, sledi pa jim beseda ‚TISOČ‘ (THOUSAND); zatem se izgovori število, ki predstavlja število stotic, sledi pa mu sledi beseda ‚STO‘ (HUNDRED).</p> <p>(3) V primerih, ko je treba jasneje podati številko, oddano kot cela tisočica in/ali cela stotica, se številka odda z izgovorjavo vsake številke posebej.</p> <p>(4) Pri zagotavljanju informacij v zvezi z relativno smerjo proti predmetu ali konfliktnemu prometu v 12-urnem načinu se informacije podajajo z izgovorjavo števk skupaj, npr. ‚DESETA URA‘ (TEN O’CLOCK) ali ‚ENAJSTA URA‘ (ELEVEN O’CLOCK).</p> <p>(5) Številke, ki vsebujejo decimalno vejico, se oddajajo, kot je opisano v točki (a)(1), z decimalno vejico na ustreznem mestu, ki se navede z besedo ‚CELA‘ (DECIMAL).</p> <p>(6) Za identifikacijo prenosnega kanala pri visokofrekvenčnih (VHF) radiotelefonskih komunikacijah se uporablja vseh šest števk številčnega označevalnika, razen v primerih, ko sta tako peta kot šesta številka ničli – v tem primeru se uporabljajo le prve štiri številke.</p>

Razlika A10-02	
Priloga 10 ICAO Zvezek II Poglavje 5 5.2.1.7.3.2.3	<p>Poglavje 5.2.1.7.3.2.3 zvezka II Priloge 10 ICAO je preneseno v točko SERA.14055 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 z razliko. Razlika med navedenim standardom ICAO in navedeno uredbo Unije je:</p> <p>SERA.14055 Radiotelefonski postopki</p> <p>(b) (2) Odgovor na zgornje klice vsebuje pozivni znak kličoče postaje, ki mu sledi pozivni znak postaje, ki odgovarja, kar šteje kot povabilo za nadaljevanje prenosa s strani kličoče postaje. <u>Za prenose komunikacije znotraj ene enote ATS se lahko pozivni znak enote ATS izpusti, kadar tako dovoli pristojni organ.</u></p>

(d) tabela, ki se nanaša na Prilogo 11 ICAO, se spremeni:

(i) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Priloga 11 ICAO

Razlike med to uredbo in mednarodnimi standardi iz Priloge 11 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, kakor je bila spremenjena“;

(ii) polja, ki se nanašajo na Razliko A11-06, se nadomestijo z naslednjim:

„Razlika A11-06	
Priloga 11 ICAO Poglavje 3	<p>Nova določba. Točka SERA.5010 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 določa:</p> <p>SERA.5010 Posebni leti VFR v kontroliranih conah</p> <p>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, med drugim, medicinski leti, operacije iskanja in reševanja ter leti za gašenje požarov, veljajo naslednji dodatni pogoji:</p> <p>(a) takšni leti se lahko opravljajo samo podnevi, razen če pristojni organ dovoli drugače;</p> <p>(b) (b) ki jih upošteva pilot:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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 letenju s hitrostjo največ 140 vozlov IAS, da se ustrezno omogoči pravočasno opažanje drugega prometa in ovir in s tem prepreči trčenje, ter <p>(c) enota kontrole zračnega prometa zrakoplovu ne izda dovoljenja za posebni let VFR za vzlet ali pristonek na aerodromu znotraj kontrolirane cone ali vstop v cono letališkega prometa ali letališkega šolskega kroga, kadar so sporočene meteorološke razmere na aerodromu slabše od naslednjih minimumov:</p> <p>(b) ki jih upošteva ATC:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) samo podnevi, razen če pristojni organ dovoli drugače; (2) (1) vidljivost pri tleh je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje; (2) baza oblačnega pokrova je nižja od 180 m (600 čevljev).“