

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) Бр. 923/2012 на КОМИСИЈАТА

од 26 септември 2012 година,

за утврдување на заедничките правила за летање и оперативните одредби во врска со услугите и постапките на воздухопловната навигација и за изменување на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011 и Регулативите (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010

(Текст со важност за ЕЕО)

КОМИСИЈАТА НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската Унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 551/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за организацијата и користењето на воздушниот простор во единственото европско небо (Регулатива за воздушниот простор) ⁽¹⁾, особено член 4(а) и (б) од истата,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европска агенција за воздухопловна безбедност ⁽²⁾ (Основна Регулатива на EASA), а особено членовите 8 и 8б и Анекс Vб од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 551/2004 и Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, од Комисијата се бара да донесе правила за спроведување заради усвојување на соодветни одредби за правилата на летање врз основа на стандардите и препорачаните практики на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ИКАО), и за ускладување на примената на класификацијата на ИКАО за воздушниот простор, со цел да се обезбеди непречено давање на сигурни и ефикасни услуги во воздушниот сообраќај во рамките на единственото европско небо.
- (2) Согласно член 8(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за утврдување на рамка за создавање на единственото европско небо ⁽³⁾, Евроконтрол доби овластување да ѝ помага на Комисијата во развојот на правила за спроведување, со кои се утврдуваат соодветни одредби за правилата на летање засновани врз

⁽¹⁾ Сл. весник L 96, 31.3.2004 год., стр. 20

⁽²⁾ Сл. весник L 79, 19.3.2008 год., стр. 1

⁽³⁾ Сл. весник L 96, 31.3.2004 год., стр. 1.

стандардите и препорачаните практики на ИКАО и за ускладување на примената на класификацијата на ИКАО за воздушниот простор.

- (3) Согласно член 1(3) и член 13 од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004, како и член 2 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, иницијативата за единствено европско небо треба да им помогне на земјите–членки во извршувањето на нивните обврски согласно Чикашката конвенција за меѓународно цивилно воздухопловство од 1944 година (во понатамошниот текст: Чикашката конвенција), обезбедувајќи заедничко толкување и примена.
- (4) Целта на Регулатива (ЕЗ) бр. 551/2004 е да се поддржи концептот за поинтегриран оперативен воздушен простор во рамките на заедничката сообраќајна политика, и да се утврдат заеднички постапки за проектирање, планирање и управување, истовремено обезбедувајќи ефикасно и безбедно управување со воздушниот сообраќај. Оваа цел е од особено значење за брзото спроведување на функционалните блокови на воздушниот простор во единственото европско небо.
- (5) Резултатот од работата која ја извршила групата која ја формирале заеднички Комисијата, Евроконтрол и ИКАО, а која врз основа на податоците кои ги доставиле земјите–членки, ја изработила табелата на националните разлики во врска со стандардите на ИКАО кои се однесуваат на правилата на летање и односните одредби за услугите на воздухопловната навигација, ја поддржува потребата за стандардизација на заедничките правила и разлики во однос на единственото европско небо.
- (6) Со цел да се обезбеди безбеден, ефикасен и брз меѓународен воздушен сообраќај и да се поддржи воспоставувањето на функционални блокови на воздушниот простор, сите учесници во единственото европско небо треба да се придржуваат кон заеднички утврдени правила. Освен тоа, од клучно значење за безбедни прекугранични активности претставува и воспоставувањето на еден транспарентен регулаторен систем, кој на учесниците може да им обезбеди правна сигурност и предвидливост. За таа цел, треба да се утврдат стандардизирани правила на летање и соодветни оперативни одредби во врска со услугите и постапките на воздухопловната навигација, кои по потреба ќе се дополнуваат со упатства и/или прифатливи средства за придржување.
- (7) За остварување на овие цели, земјите–членки треба да го известат ИКАО само за заеднички договорените европски разлики во областите кои се опфатени со правото на Унијата. Овие разлики треба да се утврдат и следат преку постојана постапка.
- (8) Земјите–членки кои донеле дополнителни одредби за дополнување на стандард на ИКАО, треба, ако тие одредби сè уште се сметаат за потребни и ако тие дополнителни одредби не претставуваат разлика согласно Чикашката конвенција или во однос на постојното право на Унија, да продолжат да ги применуваат тие одредби сè додека не се регулираат со соодветни одредби на Унијата.
- (9) Примената на оваа регулатива не треба да е во спротивност со обврските и правата на земјите–членки на отворено море, согласно член 12 од Чикашката конвенција, а особено Анекс 2 кон Чикашката конвенција, како и обврските на земјите–членки и на Унијата согласно

Конвенцијата на Обединетите нации за поморското право и обврските на земјите-членки согласно Конвенцијата за меѓународните прописи за спречување на судири на море, од 1972 година.

- (10) Согласно член 1(2) од Рамковната регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004, регулаторната рамка за создавање на единствено европско небо не ги опфаќа воените операции и обука.
- (11) Со оваа Регулотива не се уредува постојната постапка за изменување на стандардите и препорачаните практики на ИКАО во рамките на Чикашката конвенција.
- (12) Проширувањето на надлежностите на EASA (EACA) заради вклучување на безбедноста на управувањето со воздушниот сообраќај, бара доследност помеѓу развојот на правилата за спроведување согласно Регулотива (ЕЗ) бр. 551/2004 и Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (13) Со цел да се обезбеди доследност меѓу пренесување на одредбите од Анекс 2 кон Чикашката конвенција, утврдени во оваа регулатива, и идните одредби кои произлегуваат од други анекси кон Чикашката конвенција, кои ќе бидат вклучени во следните фази на работа, како и спроведувањето на идните правила на Унијата, првичните одредби, каде што е потребно треба да се прегледаат.
- (14) Заради упатување кон оваа регулатива, останатото законодавство на Унијата треба да се ажурира каде што е потребно.

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

Член I

Предмет и опсег на примена

- 1. Целта на оваа регулатива е да се утврдат заеднички правила на летањето и оперативни одредби во врска со услугите и постапките во воздухопловната навигација, применливи за општиот воздушен сообраќај во рамките на подрачјето на примената на Регулотива (ЕЗ) бр. 551/2004.
- 2. Оваа регулатива се применува особено на корисници на воздушниот простор и на воздухоплови кои се ангажирани во општиот воздушен сообраќај:
 - (а) кои летаат во, во рамките на или надвор од Унијата;
 - (б) кои имаат државјанство и регистарски ознаки на земја-членка на Унијата, и кои летаат во кој било воздушен простор до степен до кој не се во спротивност со правилата кои ги објавила земјата надлежна за територијата што се прелетува.
- 3. Исто така, оваа регулатива се однесува и на надлежните органи на земјите-членки, давателите на услуги на воздухопловната навигација и на соодветниот персонал на земја кој е вклучен во операциите на воздухопловите.

Член 2 Дефиниции

За целите на оваа регулатива се применуваат следните дефиниции:

1. „точност (*accuracy*)“ е степенот на усогласеност помеѓу проценетата или измерена вредност и вистинската вредност;
2. „ADS-C спогодба (*ADS-C agreement*)“ е план за известување со кој се утврдуваат условите за известување на податоците на ADS-C (т.е. податоците кои ги бара единицата за услуги на контролата на летање и фреквенцијата за извештаите на ADS-C во давањето на услуги на контролата на летање);
3. „воздушен простор со советодавни услуги (*advisory airspace*)“ е воздушен простор со определени димензии или утврдена рута, во чии граници стои на располагање советодавна услуга за воздушниот сообраќај;
4. „советодавна рута (*advisory route*)“ е утврдена рута долж која стои на располагање советодавна услуга за воздушниот сообраќај;
5. „акробатски лет (*acrobatic flight*)“ е намерно изведен маневар на воздухоплов во лет, кој вклучува нагла промена на неговата положба, невообичаена положба, или невообичаена промена на брзината на летот, која не е потребна за вообичаен лет или за обука за стекнување на дозволи или овластувања, кои не се овластување за акробатско летање;
6. „аеродром (*aerodrome*)“ е определена област (вклучувајќи ги сите објекти, уреди и опрема) на земја или вода или на неподвижен крајбрежен или пловен објект наменети, во целост или делумно, за пристигнување, заминување и движење на воздухоплови по површината;
7. „услуга на аеродромската контрола (*aerodrome control service*)“ е услуга на контролата на летање за потребите на сообраќајот на аеродромот;
8. „аеродромска контролна кула (*aerodrome control tower*)“ е единица која е воспоставена за давање на услуги на контролата на летање за потребите на сообраќајот на аеродромот;
9. „сообраќај на аеродром (*aerodrome traffic*)“ е севкупниот сообраќај на маневарските површини на аеродром, како и сите воздухоплови кои летаат во близина на аеродромот. Воздухоплов кој лета во близина на аеродром опфаќа, но не се ограничува на воздухоплови кои влегуваат во или излегуваат од аеродромски школски круг;
10. „аеродромски школски круг (*aerodrome traffic circuit*)“ е утврдена патека за летање по која воздухопловот мора да лета во близина на аеродромот;
11. „аеродромска зона на сообраќај (*aerodrome traffic zone*)“ е воздушен простор со определени димензии утврден околу еден аеродром заради заштита на сообраќајот на тој аеродром;

- 12.,„специјализирани услуги со воздухоплови (*Aerial Work*)“ се воздухопловни активности во кои воздухопловот се користи за давање на специјализирани услуги како што се за потребите на земјоделството, градежништвото, фотографирањето, премерот, набљудувањето и патролирањето, потрагата и спасувањето, рекламни цели и т.н.;
- 13.,„Зборник на воздухопловни информации (*Aeronautical Information Publication-AIP*)“ е публикација која ја издава надлежниот орган, или по овластување на земја, и која содржи воздухопловни информации од траен карактер, битни за воздухопловната навигација;
- 14.,„воздухопловна мобилна услуга (*aeronautical mobile service*)“ е мобилна услуга помеѓу воздухопловните станици и станиците во воздухопловите, или помеѓу воздухопловите, во кои можат да учествуваат и станиците на пловни објекти за спасување; станиците со радиофарови за означување на позиција во случај на опасни ситуации можат исто така да учествуваат во оваа услуга на фреквенции определени за случај на неволја и опасни ситуации;
- 15.,„воздухопловна станица (*aeronautical station*)“ е станица на земја во воздухопловната мобилна служба. Во одредени случаи, воздухопловната станица може да биде сместена, на пример, на брод или на платформа во море;
- 16.,„авион (*aeroplane*)“ е воздухоплов потезок од воздухот, кој се движи на моторен погон и се издига во лет пред сè заради аеродинамичката реакција на површините кои во определени услови од летот остануваат неподвижни;
- 17.,„авионски систем за избегнување на судири во воздух (*airborne collision avoidance system (ACAS)*)“ е систем во воздухопловот кој работи врз основа на сигналите од транспондерот на секундарниот надзорен радар (SSR), и не зависи од опремата на земја, со цел да му обезбедат на пилотот информации за можни конфликтни ситуации на воздухопловот кој е опремен со SSR транспондери;
- 18.,„воздухоплов (*aircraft*)“ е секоја направа што може да се одржува во атмосферата поради реакцијата на воздухот, освен реакциите на воздухот во однос на површината на земјата;
- 19.,„адреса на воздухоплов (*aircraft address*)“ е единствена комбинација од 24 бита, која се доделува на воздухоплов за потребите на комуникацијата воздух–земја, навигацијата и надзорот;
- 20.,„набљудување од воздухоплов (*aircraft observation*)“ е проценката на еден или повеќе метеоролошки елементи, извршена од воздухоплов во лет;
- 21.,„информации на AIRMET (*AIRMET information*)“ се информациите кои ги објавува метеоролошката служба за следење во врска со присуството или очекуваната појава на одредени временски појави на рутата, кои можат да влијаат врз безбедноста на операциите на воздухопловите на мали висини, а кои не биле опфатени во прогнозата издадена за летови на мали висини во односната област на информативната контрола на летање или во нејзината подобласт;

- 22., „комуникација воздух–земја (*air-ground communication*)“ е двонасочна комуникација меѓу станицата во воздухопловот и станиците или локациите на површината на земјата;
- 23., „контролна радиостаница воздух–земја (*air-ground control radio station*)“ е воздухопловна телекомуникациска станица со примарна одговорност за управување со комуникацијата која се однесува на летањето и контролата на воздухопловите во дадена област;
- 24., „извештај од воздух (*air report*)“ е извештај од воздухоплов во лет, изготвен согласно условите за јавување на позиција и оперативно и/или метеоролошко известување;
- 25., „таксирање во воздух (*air-taxing*)“ е движење на хеликоптер/VTOL над површината на аеродром, вообичаено под влијание од близината на земјата и со брзина во однос на земјата обично помала од 37 km/h (20 kts);
- 26., „воздушен сообраќај (*air traffic*)“ се сите воздухоплови кои летаат или изведуваат операции на маневарските површини на аеродромот;
- 27., „советодавни услуги во воздушниот сообраќај (*air traffic advisory service*)“ се услуги дадени во рамките на советодавниот воздушен простор за да се обезбеди раздвојување, колку што е практично можно, помеѓу воздухопловите кои летаат согласно планови на летање по IFR;
- 28., „одобрение од контролата на летање (*air traffic control clearance*)“ е овластување кое се дава на воздухоплов да продолжи да лета согласно условите наведени од страна на единица на контролата на летање;
- 29., „инструкција од контролата на летање (*air traffic control instruction*)“ се упатствата кои ги дава контролата на летање, со која од пилотот се бара да преземе одредени дејствија;
- 30., „услуги на контролата на летање (*air traffic control service*)“ се подразбираат услуги кои се даваат:
- (а) за да се спречи судир:
- 1) помеѓу воздухоплови, и
 - 2) помеѓу воздухоплов и препреки на маневарските површини, и
- (б) за да се забрза и одржи редовен и уреден проток на воздушниот сообраќај;
- 31., „единица на контролата на летање (*air traffic control unit*)“ е општ поим кој може да има различно значење: центар на обласната контрола на летање, единица на контролата за приод или аеродромската контролна кула;
- 32., „услуги за регулирање на воздушниот сообраќај (*air traffic service-ATS*)“ е општ поим кој може да има различно значење: услуги за давање на информации за лет, услуги за тревожење, советодавни услуги во воздушниот сообраќај, услуги на контролата на летање (услугите на

обласната контрола на летање, услуги на контролата за приод или услуги на аеродромската контрола);

33. „воздушни простори на услугите на ATS (*air traffic services airspace*)“ се воздушни простори со утврдени димензии, означени по азбучен ред, во рамките на кои можат да се вршат одредени типови на летови, за кои се утврдени услуги на ATS и правила на летање;
34. „пријавно биро за ATS (*air traffic services reporting office*)“ е единица основана со цел да прима извештаи во врска со ATS и планови на летови доставени пред заминување;
35. „единица за ATS (*air traffic services unit*)“ е општ поим со повеќе значења: единица на контролата на летање, центарот за податоци во лет или пријавното биро за ATS;
36. „воздушен пат (*airway*)“ е контролирана област или дел од истата определена како коридор;
37. „услуги за тревожење (*alerting service*)“ се услуги кои се даваат со цел да се известат соодветните организации за воздухоплов кој има потреба од помош за потрага и спасување, и со цел да им се помогне на тие организации, ако е потребно;
38. „алтернативен аеродром (*alternate aerodrome*)“ е аеродром кон кој воздухоплов може да продолжи да лета, ако стане невозможно или неприпорачливо да продолжи кон или да слета на аеродромот кој бил планиран за слетување. Алтернативниот аеродром го опфаќа следното:
- (а) „алтернативен аеродром на полетување“ е алтернативен аеродром на кој воздухоплов може да слета, ако е неопходно набргу по полетувањето, и кога не е можно да го користи аеродромот на заминување;
 - (б) „алтернативен аеродром на рута“ е аеродром на кој воздухоплов би можел да слета по доживување на невообичаени ситуации или ситуации на опасност за време на лет;
 - (в) „ETOPS алтернативен аеродром на рута“ е соодветен и прифатлив алтернативен аеродром на кој авион, при изведба на ETOPS операции, би можел да слета во случај на престанок на работата на моторите или други невообичаени или итни ситуации за време на лет;
 - (г) „алтернативно одредиште“ е алтернативен аеродром кон кој воздухоплов може да продолжи да лета, ако не е можно или е неприпорачливо да слета на аеродромот кој бил планиран за слетување;
39. „апсолутна висина (*altitude*)“ е вертикалното растојание на ниво, точка или предмет кои се сметаат како точка, мерено од средното морско ниво (MSL);
40. „услуги на контрола за приод/ (*approach control service*)“ се услугите на контролата на летање за контролирани летови, во пристигнување или заминување.

- 41.,единица на приодната контрола на летање (*approach control unit*)“ е единица воспоставена да дава услуги на контролата на летање и тоа на контролирани летови кои пристигнуваат или заминуваат од еден или повеќе аеродроми;
- 42.,платформа (*apron*)“ е определена површина на која се прифаќа воздухоплов заради натоварување и растоварување на патници, пошта или товар, за полнење со гориво, паркирање или одржување;
- 43.,центар на обласната контрола на летање – ACC (*area control centre (ACC)*)“ е единица воспоставена за давање на услуги на контролата на летање на контролирани летови во контролирани области кои се под нејзина надлежност;
- 44.,услуга на обласната контрола на летање (*area control service*)“ е услуга на контролата на летање за контролирани летови во контролирани области;
- 45.,просторна навигација (RNAV) (*area navigation (RNAV)*)“ е начин на навигација кој му овозможува на воздухопловот да лета на која било посакувана патека на лет во рамките на покриеност со навигациски средства на земја или сателитски навигациски средства или е во границата на можностите на вградената опрема во самиот воздухоплов, или комбинација на едното и другото;
- 46.,ATS рута (*ATS route*)“ е утврдена рута определена за канализирање на протокот на сообраќајот ако е потребно заради давање на услуги во воздушниот сообраќај;
- 47.,автоматски зависен надзор – емитирање на податоци (ADS-B) (*automatic dependent surveillance – broadcast (ADS-B)*)“ е средство со кое воздухопловот, аеродромските возила и другите објекти можат автоматски да пренесуваат и/или примаат податоци како што се оние за идентификација, позиција и по потреба дополнителни податоци, по пат на емитирање преку канал за пренос на податоци (*data link*);
- 48.,автоматски зависен надзор – спогодба (ADS-C) (*automatic dependent surveillance – contract (ADS-C)*)“ е средство со кое ќе се разменуваат условите на ADS-C спогодбата помеѓу системот на земја и оној во воздухопловот, преку канал за пренос на податоци (*data link*), наведувајќи под кои услови ќе се иницираат ADS-C извештаи, и кои податоци би требало да ги има во извештаите;
- 49.,услуга на автоматско емитирање на информации во зона на аеродроми (ATIS) (*automatic terminal information service (ATIS)*)“ е автоматско доставување на актуелни и рутински информации до воздухопловите во доаѓање и заминување, и тоа 24 часа на ден или во одредени делови од денот:
- (а) „автоматско податочно емитирање на информации (D-ATIS)“ е доставувањена ATIS преку канал за пренос на податоци (*data link*);
- (б) „автоматско говорно емитирање на информации (Voice-ATIS)“ е доставувањена ATIS преку непрекинато и повторувачко говорно емитирање;

50. „плафон (*ceiling*)“ е висина од земјата или водата до базата на најнискиот слој на облак под 6 000 метри (20 000 стапки), кој опфаќа повеќе од половина небо;
51. „точка од која се преминува на следно навигациско средство (во лет) – точка на промена (*change-over point*)“ е точката на која од воздухоплов кој лета на дел од ATS рута, дефинирана со референца на сенасочен радио фар со висока фреквенција, се очекува да ја промени својата основна навигациска референца од средството зад воздухопловот на следното средство пред воздухопловот;
52. „граница на одобрение (*clearance limit*)“ е точката до која на воздухоплов му е дадено одобрение од страна на контролата на летање;
53. „облак од оперативно значење (*cloud of operational significance*)“ е облак со висина на база на облак под 1 500 m (5 000 стапки) или помала од највисоката минимална секторска апсолутна висина, во зависност што е поголемо, или облак кумулониimbus или вертикално развиен кумулус на која било висина;
54. „код (SSR)“ е број доделен на одреден многукратен повратен сигнал кој го емитува транспондер во Mode A или Mode C;
55. „надлежен орган (*competent authority*)“ е орган кого земјата–членка го определила како надлежен за обезбедување на придржувањето кон условите на оваа регулатива;
56. „контролирана област (*control area*)“ е контролиран воздушен простор кој се протега над утврдена граница од земјата;
57. „контролиран аеродром (*controlled aerodrome*)“ е аеродром на кој за сообраќајот на аеродромот се даваат услуги на контролата на летање, без разлика на тоа дали постои или не контролирана зона;
58. „контролиран воздушен простор (*controlled airspace*)“ е воздушен простор со определени димензии, во рамките на кој се даваат услуги на контролата на летање согласно класификацијата на воздушниот простор;
59. „контролиран лет (*controlled flight*)“ е секој лет предмет на одобрение од контролата на летање;
60. „комуникација контролор–пилот преку пренос на податоци, *data link* (CPDLC) (*controller–pilot data link communications* (CPDLC))“ се подразбира начин на комуникација помеѓу контролор и пилот, користејќи канал за пренос на податоци за АТС комуникација;
61. „контролирана зона (*controlled zone*)“ е контролиран воздушен простор кој се протега од површината на земјата нагоре до утврдена горна граница;
62. „качување при режим на крстарење (*cruise climb*)“ е техника на крстарење на авион која резултира со нето зголемување на висината како што се намалува масата на авионот;

63. „ниво на крстарење (*cruising level*)“ е нивото кое воздухопловот го одржува за време на поголемиот дел од летот;
64. „актуелен план на лет (CPL) (*current flight plan – CPL*)“ е планот на лет, вклучувајќи ги и измените, ако има такви, кои се резултат на последователни одобренија;
65. „опасна зона (*danger zone*)“ е воздушниот простор со определени димензии, во рамките на кои во определено време може да постојат активности опасни по лет на воздухоплов;
66. „комуникација преку канал за пренос на податоци (*data link communications*)“ е начин на комуникација наменет за размена на пораки преку канал за пренос на податоци;
67. „референтен податок (*datum*)“ е која било вредност или група на вредности кои можат да служат како појдовна точка или основа за пресметување на други вредности;
68. „последователно одобрение (*downstream clearance*)“ е одобрение кое единица на контролата на летање му го дава на воздухоплов, а којашто единица во моментот не е надлежна за надзор на тој воздухоплов;
69. „предвидено време на лет (*estimated elapsed time*)“ е предвиденото време потребно за да се премине од една значајна точка до друга;
70. „предвидено време за придвижување на моторите (*estimated off-block time*)“ е предвиденото време во кое воздухопловот ќе започне да се движи со цел да замине;
71. „предвидено време на пристигнување (*estimated time of arrival*)“ за летови по IFR е времето во кое се предвидува воздухопловот да пристигне над определена точка, утврдена во однос на навигациски средства, од која воздухопловот планира да започне со процедурата за приод по инструменти, или, ако нема навигациски средства во близина на аеродромот, времето на пристигнување на воздухопловот на позиција над аеродромот. За летови по VFR, тоа е времето во кое се предвидува дека воздухопловот ќе пристигне на позиција над аеродромот;
72. „предвидено време на приод (*expected approach time*)“ е времето во кое АТС очекува дека воздухоплов во пристигнување, по доцнење, ќе ја напушти точката на чекање за слетување со цел да го заврши приодот за слетување. Вистинското време на напуштање на точката на чекање за слетување ќе зависи од одобрението за приод;
73. „доставен план на лет (FPL) (*filed flight plan (FPL)*)“ е планот на лет кој пилотот или неговиот овластен претставник го доставиле до единицата за АТС, без никакви последователни измени;
74. „член на екипаж на летање (*flight crew member*)“ е член на екипаж кој има дозвола и му се дадени должности од суштинско значење за операции на воздухопловот за време на периодот на траење на должностите за летање;
75. „центар за информирање во лет (*flight information centre*)“ е единица воспоставена за давање на услуги за информации за лет и за тревожење;

- 76., „област на информации за лет (*flight information region*)“ е дел од воздушниот простор со определени димензии, во рамките на кој се даваат услуги за информации за лет и за тревожење;
- 77., „услуги за информации за лет (*flight information service*)“ се услуги кои се даваат со цел давање на совети и податоци кои се корисни за безбедно и ефикасно одвивање на летовите;
- 78., „ниво на лет (FL) (*flight level*)“ е површина со постојан атмосферски притисок што се определува во однос на одредена референтна вредност на притисокот од 1 013.2 хектопаскали (hPa) и која од други вакви површина е одвоена со определени интервали на притисокот;
- 79., „план на лет (*flight plan*)“ е определени податоци кои се доставуваат до единиците за ATS, а кои се однесуваат на планиран лет или дел од лет на воздухоплов;
- 80., „видливост во лет (*flight visibility*)“ е видливоста пред пилотската кабина на воздухоплов во лет;
- 81., „прогноза (*forecast*)“ е извештај за очекувани метеоролошки услови во одредено време или временски период, и за одредена област или дел од воздушниот простор;
- 82., „видливост на земја (*ground visibility*)“ е видливоста на аеродром, пријавена од страна на овластен опсервер или преку автоматски системи;
- 83., „курс (*heading*)“ е правецот во кој надолжната оски на еден воздухоплов е изразен во степени во однос на северот (вистински, магнетен, компасен или на координатната мрежа);
- 84., „релативна висина (*height*)“ е вертикалното растојание на ниво, точка или објект што се смета за точка, мерено од утврдена појдовна точка;
- 85., „хеликоптер (*helicopter*)“ е воздухоплов потежок од воздухот, кој се одржува во воздухот поради реакцијата на воздухот врз еден или повеќе ротори на моторен погон, поставени на претежно вертикални оски;
- 86., „воздушен простор над отворено море (*high seas airspace*)“ е воздушен простор вон копнени површини и територијални води, како што е наведено во Конвенцијата на Обединетите нации за поморското право (Montego Bay, 1982 година);
- 87., „IFR“ е ознака која се користи за означување на правилата за летање по инструменти;
- 88., „лет по IFR/IFR лет (*IFR flight*)“ е лет кој се врши согласно правилата за летање по инструменти;
- 89., „IMC“ е ознака која се користи за означување на метеоролошките услови за летање по инструменти;
- 90., „процедура за приод по инструменти (IAP) (*instrument approach procedure (IAP)*)“ е серија на однапред утврдени маневри со помош на инструменти за летање, со определена заштита од препреки од точката на почетниот приод, или, ако е соодветно, од почетокот на дефинирана

рута за пристигнување до точката од која може да се заврши слетувањето и потоа, ако не се изврши слетувањето, до позиција во која се применуваат критериумите за надвисување на препреки при чекање или за лет на рута. Процедурите за приод по инструменти се класифицираат на следниот начин;

(а) „Процедура за непрецизен приод (NPA) (*non – precision approach (NPA)*)“ е процедура за приод по инструменти кај која се користи странично водење, но не се користи вертикално водење.

(б) „Процедура за приод со вертикално водење (APV) (*approach procedure with vertical guidance (APV)*)“ е процедура за приод по инструменти кај која се користи странично и вертикално водење, но која не ги исполнува условите утврдени за операции за прецизен приод и слетување.

(в) „Процедура за прецизен приод (PA) (*precision approach (PA) procedure*)“ е процедура за приод по инструменти со користење на странично и вертикално водење со минимуми утврдени со категоријата на операцијата.

91. „метеоролошки услови за летање по инструменти (IMC) (*instrument meteorological conditions (IMC)*)“ се метеоролошки услови изразени во смисла на видливоста, растојанието од облаци и висината на базата на облаците (плафонот), кои се помали од минимумите утврдени за метеоролошките услови за визуелно летање;

92. „површина за слетување (*landing area*)“ е оној дел од површината за движење која што е предвидена за слетување и полетување на воздухопловите;

93. „ниво (*level*)“ е општ поим кој се однесува на вертикалната позиција на воздухоплов во лет со различно значење: релативна висина, апсолутна висина или ниво на летот;

94. „маневарска површина (*manoeuvring area*)“ е оној дел од аеродром кој треба да се користи за полетување, слетување и возење по земја, со исклучок на платформите;

95. „мод (SSR) (*mode (SSR)*)“ е вообичаена идентификација на одредени функции на прашалните сигнали, кои се пренесуваат од страна на SSR испитувач. Во Анекс 10 на ICAO се наведени четири мода: A, C, S и комбиниран режим;

96. „површина за движење (*movement area*)“ е оној дел од аеродром кој треба да се користи за полетување, слетување и возење по земја, а се состои од маневарската површина и платформата(-ите);

97. „ноќ (*night*)“ е временскиот период од завршување на вечерниот граѓански самрак па сè до почетокот на утринското граѓанско разденување. Граѓанскиот самрак завршува навечер кога центарот на сончевиот диск е 6 степени под хоризонтот, а започнува наутро кога центарот на сончевиот диск е 6 степени под хоризонтот;

98. „препрека (*obstacle*)“ се сите неподвижни (привремени или постојани) и подвижни објекти, или нивни делови, кои;

(а) се наоѓаат во областа која е предвидена за движење на воздухопловите по земја; или

(б) се протегаат над дефинирана површина која е предвидена за заштита на воздухопловите во лет; или

(в) се поставени вон овие дефинирани површини, но за кои е проценето дека претставуваат опасност за воздухопловната навигација;

99. „оперативно место (*operating site*)“ е место кое го одбира операторот или водачот на воздухоплов за операциите на слетување, полетување и/или подигање;

100. „водач на воздухоплов (*pilot-in-command*)“ е пилотот кого операторот, или во случај на генералната авијација, сопственикот, го назначува да управува со воздухопловот и кој е одговорен за безбедно одвивање на летот;

101. „барометарска висина (*pressure-altitude*)“ е атмосферски притисок изразен во смисла на апсолутната висина, која одговара на тој притисок во стандардната атмосфера, како што е утврдено во Анекс 8, Дел 1 кон Чикашката конвенција;

102. „проблематично користење на супстанции (*problematic use of substances*)“ е користењето на една или повеќе психоактивни супстанции од страна на воздухопловниот персонал, на начин кој;

(а) претставува директна опасност за корисникот или ги загрозува животите, здравјето или благосостојбата на другите; и/или

(б) предизвикува или го влошува професионалниот, социјалниот, менталниот или физичкиот проблем или нарушување;

103. „забранета зона (*prohibited area*)“ е воздушен простор со дефинирани димензии, над копнените површини или територијалните води на една земја, во рамките на кој се забранува летање на воздухоплови;

104. „психоактивни супстанции (*psychoactive substances*)“ се алкохол, опијати, канабиноиди, седативи и хипнотички средства, кокаин, други психостимуланси, халуциногени и испарливи растворувачи, со исклучок на кафето и тутунот;

105. „радар (*radar*)“ е уред за откривање на радиосигнали кои даваат информации за оддалеченоста, азимутот и/или висината на објектите;

106. „област каде е задолжително користење на радио опрема (RMZ) (*radio mandatory zone (RMZ)*)“ е воздушен простор со определени димензии, во рамките на кој е задолжително носење и користење на радио опрема;

107. „радио–навигациска услуга (*radio navigation service*)“ е услуга со која се обезбедуваат информации за ориентацијата или податоци за позицијата потребни за ефикасно и сигурно управување со воздухопловите со помош на едно или повеќе радионавигациски средства;
108. „радиотелефонија (*radiotelephony*)“ е начин на комуникација која пред сè е наменет за размена на податоци во говорна форма;
109. „повторлив план на лет (*repetitive flight plan*)“ е план на лет кој се однесува на серија често повторливи, редовни поединечни летови со исти основни карактеристики, кој операторот го поднесува кај единиците за ATS заради чување и повеќекратно користење;
110. „точка на јавување (*reporting point*)“ е одредена географска локација во која може да се пријави позицијата на воздухоплов;
111. „условно забранета зона (*restricted area*)“ е воздушен простор со определени димензии, над копнените површини или територијалните води на една земја, во чии рамки летањето на воздухоплови е ограничено согласно одредени утврдени услови;
112. „сегмент на рута (*route segment*)“ е рута или дел од рута на којшто вообичаено се лета без попатно застанување;
113. „полетно–слетна патека (*runway*)“ е определена правоаголна површина на копен аеродром, која е наменета за слетување и полетување на воздухопловите;
114. „позиција за чекање на полетно–слетната патека (*runway–holding position*)“ е определена позиција наменета за заштита на полетно–слетната патека, површина со ограничување на препреки, или критични/чувствителни области на ILS/MLS, на која воздухопловите кои возат по земја и возилата мора да зачат и да чекаат, освен ако аеродромската контролна кула не издаде поинакво одобрение;
115. „видливост долж полетно–слетната патека (RVR) (*runway visual range (RVR)*)“ е оддалеченост од која пилотот на воздухоплов, на централната линија на полетно–слетната патека, може да ги види ознаките на површината на полетно–слетната патека или светлата кои ја означуваат полетно–слетната патека или нејзината централна линија;
116. „персонал битен за безбедноста (*safety–sensitive personnel*)“ се лица кои може да ја доведат во опасност безбедноста на воздухопловството доколку неправилно ги извршуваат своите должности и задачи, вклучувајќи ги, но без да се ограничи на членовите на екипажот, персоналот за одржување на воздухоплови и контролорите на летање;
117. „едрилица (*sailplane*)“ е воздухоплов потезок од воздухот, кој се издига во лет поради аеродинамичката реакција на неговите неподвижни површини за кревање, чиј слободен лет не зависи од моторот, вклучувајќи ги и змаевите, параглајдерите и останатите слични летала;

118. „секундарен надзорен радар (SSR) (*secondary surveillance radar (SSR)*)“ е надзорен радарски систем кој користи предаватели/приемници (испитувачи) и транспондери;
119. „SIGMET информации (битни метеоролошки информации) (*SIGMET information*)“ се информациите кои ги издава службата за метеоролошко набљудување во врска со појава и очекувана појава на временски појави на утврдена рута, кои би можеле да влијаат врз безбедноста на операциите (летовите) на воздухопловите;
120. „сигнална област (област на сигнали) (*signal area*)“ е област на аеродром која се користи за прикажување на знаците на земја;
121. „значајна точка (*significant point*)“ е утврдена географска локација, која се користи за одредување на рута на ATS или на патеката на летот на воздухоплов, како и за други навигациски цели и цели на ATS;
122. „посебен лет по VFR (*special VFR flight*)“ е лет по VFR кој има одобрение од контролата на летање да се изврши во контролирана зона во метеоролошки услови под VMC;
123. „заталкан воздухоплов (*strayed aircraft*)“ е воздухоплов кој значително скршнал од предвидената патека или кој јавува дека се изгубил;
124. „надзорен радар (*surveillance radar*)“ е радарска опрема која се користи за утврдување на позицијата на воздухоплов во поглед на оддалеченоста и азимутот;
125. „возење по земја (*taxiing*)“ е движење на воздухоплов по површината на аеродром или оперативното место, на сопствен погон, исклучувајќи ги полетувањето и слетувањето;
126. „патека за возење по земја (*taxiway*)“ е определена патека на копнен аеродром, која е одредена за возење по земја на воздухопловите со намера да обезбеди врска помеѓу еден дел со друг дел од аеродромот, вклучувајќи го следното;
- (а) Линија на патеката за возење за запирање на воздухопловите е дел од платформа определен како патека за возење (патека за рулање), и која е наменета да им обезбеди на воздухопловите пристап само до местата за паркирање.
 - (б) Патека за возење на платформа е дел од системот на патеката за возење, лоциран на платформа, наменета да обезбеди директна патека за возење по земја преку платформата.
 - (в) Патека за возење за брз излез е патека за возење која под остар агол е поврзана со полетно–слетната патека и дизајнирана да им овозможи на авионите кои слетуваат да свртат со поголеми брзини од оние кои се постигнуваат на други излезни патеки за возење, со што на минимум се сведува времето на престој на полетно–слетната патека.
127. „територија (*teritory*)“ се копнените површини и територијалните води во близина на истите, кои се под суверенитет, суверенство, заштита или мандат на една земја;

128. „праг (*threshold*)“ е почетокот на оној дел од полетно–слетната патека кој се користи за слетување;
129. „вкупно предвидено време на траење на лет (*total estimated elapsed time*)“ е:
- (а) за летовите по IFR, предвиденото време кое е потребно од полетувањето да се пристигне до одредената точка, утврдена во однос на навигациските средства, од која се очекува воздухопловот да ја започне процедурата за приод по инструменти, или, ако нема такво навигациско средство во близина на аеродромот на одредиштето, тоа е времето до пристигнување на воздухопловот над аеродромот на одредиштето;
 - (б) за летовите по VFR, предвиденото време потребно од полетувањето до пристигнување над аеродромот на одредиштето;
130. „патека (*track*)“ е вертикална проекција на патеката на летање на воздухопловот на површината на земјата, чија насока во која било точка вообичаено се изразува во степени во однос на северот (вистинскиот, магнетскиот или на координативната мрежа);
131. „известување за избегнување на судир во воздух (*traffic avoidance advice*)“ е известување кое го дава единицата за ATS, во кое се наведуваат маневри за да му се помогне на пилот да избегне судир;
132. „информации за сообраќајот (*traffic information*)“ се информациите кои ги дава единицата за ATS со цел да го предупреди пилотот за друг познат или забележан воздушен сообраќај, кој може да биде во близина на позицијата или предвидената рута на летот, и да му помогне на пилотот да избегне судир;
133. „точка на примопредавање (*transfer of control point*)“ е определена точка на патеката на летање на воздухоплов, во која одговорноста за давање на услуги на контролата на летање на воздухопловот се пренесува од една единица на контролата на летање или контролна позиција на следната;
134. „преодна апсолутна висина (*transition altitude*)“ е апсолутната висина на која или под која вертикалната положба на воздухопловот се контролира во однос на апсолутната висина;
135. „преодно ниво (*transition level*)“ е најниското ниво на лет, кое стои на располагање за користење над преодната апсолутна висина;
136. „област на задолжително користење на транспондер (TMZ) (*transponder mandatory zone (TMZ)*)“ е воздушен простор со определени димензии, во рамките на кој е задолжително носење и користење на транспондери за јавување на барометарска висина;
137. „неидентификуван воздухоплов (*unidentified aircraft*)“ е воздухоплов кој е забележан или пријавен дека лета во дадена област, но чијшто идентитет не е утврден;

138. „слободен балон без екипаж (*unmanned free balloon*)“ е воздухоплов, полесен од воздухот, без моторен погон, без екипаж, во слободен лет;
139. „VFR (*VFR*)“ е кратенка која се користи за означување на правилата за летање при надворешна видливост;
140. „лет по VFR (*VFR flight*)“ е лет кој се врши согласно правилата за визуелно летање;
141. „видливост (*visibility*)“ е онаа видливост за воздухопловните цели која е поголема од;
- (а) најголемото растојание од кое црн предмет со соодветни димензии, сместен близу до земјата, може да се види и препознае кога се набљудува во однос на светла позадина;
 - (б) најголемото растојание од кое светлост од приближно 1 000 кандели може да се види и идентификува во однос на неосветлина позадина;
142. „метеоролошки услови за визуелно летање (*visual meteorological conditions*)“ се метеоролошките услови изразени во смисла на видливоста, растојанието од облак и плафонот (висина на долна база на облаци), кои се еднакви или поголеми од пропишаните минимуми;
143. „VMC (*VMC*)“ е кратенка која се користи за означување на метеоролошките услови за визуелно летање.

Член 3

Придржување

Земјите-членки обезбедуваат придржување кон заедничките правила и одредби утврдени во Анексот кон оваа регулатива, без тоа да е во спротивност со одредбите за прилагодливост наведени во член 14 од Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008 и заштитните мерки наведени во член 13 од Регулотива (ЕЗ) бр. 549/2004.

Член 4

Изземање за посебни операции

1. На барање на субјектите кои ги вршат следните активности, надлежните органи можат на тие субјекти да им одобрат изземање од посебните услови од оваа Регулотива за следните активности кои се од јавен интерес и за обуката која е неопходна за безбедно вршење на тие активности:

- (а) задачи на полицијата и царината;
- (б) надзор на сообраќајот и задачи за гонење;
- (в) задачи за надзор на човековата околина, кои ги вршат државните органи, или кои се вршат во нивно име;
- (г) потрага и спасување;

- (д) летови во медицински цели;
 - (f) евакуации;
 - (е) гасење на пожари;
 - (ж) изземања кои се потребни за да се гарантира обезбедувањето на летовите за шефови на држави, министри и други државни функционери.
2. Надлежниот орган кој ги одобрува овие изземања ја известува EASA за карактерот на изземањата, и тоа најдоцна два месеци откако е одобрено изземањето.
3. Овој член не е во спротивност со член 3 и може да се применува во случаите кога активностите наведени во став 1 не може да се извршуваат како оперативен воздушен сообраќај или кога истите поинаку не би можеле да ги искористат одредбите на флексибилност наведени во оваа регулатива.

Член 5 **Разлики**

1. По влегување во сила на оваа регулатива, а најдоцна до денот на нејзината примена, земјите–членки:
- (а) официјално ја известуваат ИКАО дека се повлечени сите претходно пријавени разлики во поглед на стандардите и препорачаните практики на ИКАО, кои се опфатени во оваа регулатива, освен оние кои се однесуваат на суштинските интереси на обезбедувањето и одбранбената политика на земјите–членки согласно член 13 од Регулотива (ЕЗ) бр. 549/2004;
 - (б) ја известуваат ИКАО за заеднички договорените разлики содржани во дополнението на Анексот кон оваа регулатива;
2. Согласно Анекс 15 кон Чикашката конвенција, секоја земја–членка во својот Зборник на воздухопловни информации ги објавува заеднички договорените разлики пријавени во ИКАО согласно точка (б) од став 1 на овој член, како и сите други одредби кои се неопходни поради барањата на локалната против-воздушна одбрана и обезбедувањето согласно точка (а) од став 1 на овој член.

Член 6 **Следење на измени**

1. По влегување во сила на оваа регулатива, Комисијата, со помош на Eurocontrol (Евроконтрол) и EASA, воспоставува постојан процес:

- (а) за да се обезбеди дека се следат и анализираат измените усвоени во рамките на Чикашката конвенција, а кои се релевантни за областа на примената на оваа регулатива;
 - (б) по потреба, да се разработат предлози за измени на Анексот кон оваа регулатива;
2. Одредбите од член 5 на оваа регулатива кои се однесуваат на повлекување и пријавување на разлики и објавување во Зборникот на воздухопловни информации и член 7 во врска со измените на Анексот се применуваат по потреба.

Член 7

Измени на Анексот

1. Анексот се изменува согласно член 5(3) од Регулотива (ЕЗ) бр. 549/2004.
2. Измените споменати во став 1 можат да вклучуваат, но не се ограничуваат на измени кои се потребни за да се обезбеди доследност на законските одредби за време на идното проширување на оваа регулатива, за истата да содржи соодветни одредби од други анекси и документи на ИКАО, освен Анекс 2 или измени кои произлегуваат од ажурирањето на наведените анекси и документи на ИКАО или од измените на кои било соодветни регулативи на Унијата.

Член 8

Преодни и дополнителни мерки

1. Земјите—членки кои пред влегување во сила на оваа регулатива усвоиле дополнителни одредби со кои се дополнува стандард на ИКАО обезбедуваат дека истите се во согласност со оваа регулатива.
2. За целите на овој член, овие дополнителни одредби кои надополнуваат стандард на ИКАО, не претставуваат разлика според Чикашката конвенција. Земјите—членки ги објавуваат овие дополнителни одредби, како и сите прашања за кои одлучува надлежен орган во согласност со оваа регулатива, во својот Зборник на воздухопловни информации. Исто така, тие ја известуваат Комисијата и EASA (EACA) најдоцна два месеци по влегувањето во сила на оваа регулатива, или по усвојување на дополнителните одредби.

Член 9

Услови за безбедноста

По влегувањето во сила на оваа регулатива и без да е во спротивност со одредбите од член 7, земјите—членки, со цел да ги одржат или подобрат постојните нивоа на безбедност, обезбедуваат, во рамките на процесот на управувањето со безбедноста, кој ги опфаќа сите аспекти на спроведување на оваа регулатива, дека се врши проценка на безбедноста на планот за спроведување, вклучувајќи го и утврдувањето на опасностите, проценката и ублажувањето на ризици, пред актуелните измени на претходно применетите постапки. Ублажувањето може да ја опфати примената на член 3.

Член 10

**Измени на Регулатива (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006,
(ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 1265/2007,
(ЕЗ) бр. 255/2010 и Регулатива за
спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011**

1. Регулатива (ЕЗ) бр. 730/2006 се изменува како што следува:
 - (а) Член 2(3) и (4) се заменува со следното:

„3. „IFR" е ознака која се користи за означување на правилата за летање по инструменти;

4. „VFR" е ознака која се користи за означување на правилата за визуелно летање.“
2. Регулатива (ЕЗ) бр. 1033/2006 се изменува како што следува:
 - (а) Член 2(2), точка 8 се заменува со следното:

„8. „IFR" е ознака која се користи за означување на правилата за летање по инструменти.“;
 - (б) Член 3(1) се заменува со следното :

„1. Одредбите наведени во Анексот се применуваат на предавањето, прифаќањето и дистрибуцијата на плановите на летови за секој лет предмет на оваа регулатива и на сите измени на клучните елементи во план на лет во фазата пред лет согласно оваа регулатива.“
 - (в) насловот и првата алинеја на Анексот се заменуваат со следното:

„Одредби споменати во член 3(1)

1. Одел 4 од Регулативата за спроведување на Комисијата (ЕУ) бр. 923/2012 (*).

(*) Сл. весник L 281, 13.10.2012 година, стр. 1.“.
3. Регулатива (ЕЗ) бр. 1794/2006 се изменува како што следува:
 - (а) Член 2(в) и (г) се заменува со следното:

„(в) „IFR" е ознака која се користи за означување на правилата за летање по инструменти;

(г) „VFR" е ознака која се користи за означување на правилата за визуелно летање.“
4. Регулатива (ЕЗ) бр. 1265/2007 се изменува како што следува:

(а) Член 2(5) се заменува со следното:

„5. „летови кои се вршат по правилата за визуелно летање" (VFR летови) се сите летови кои се вршат по правилата за визуелно летање.'.

5. Регулатива (ЕУ) бр. 255/2010 се изменува како што следува:

(а) Член 2(3) се заменува со следното:

„3. „IFR" е ознака која се користи за означување на правилата за летање по инструменти;

6. Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011 се изменува како што следува:

(а) во Анекс II, точка 4(а), упатувањето на „Анекс 2 за правила на летањето, 10 издание од јули 2005 година“ се заменува со упатување на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012;

(б) во Анекс II, точка 4(в), упатувањето на „Анекс 11 за услуги во воздушниот сообраќај, 13 издание од јули 2001 година, вклучувајќи ги и сите измени сè до бр. 47–В“ се изменува со додавање на крајот од реченицата „и Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 по потреба.“;

(в) во Анекс III, точка 2(б), упатувањето на „Анекс 11 за услуги во воздушниот сообраќај, 13 издание од јули 2001 година, вклучувајќи ги и сите измени сè до бр. 47–В“ се изменува со додавање на крајот од реченицата „и Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 по потреба.“;

Член 11

Влегување во сила

1. Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Се применува од 4 декември 2012 година.

2. По пат од вториот потстав од став 1, земјите—членки можат да одлучат да не ги применуваат одредбите од оваа регулатива сè до 4 декември 2014 година.

Кога земја—членка ја користи оваа можност, таа ја известува Комисијата и EASA (EACA), согласно член 12(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004 година, за причините за отстапувањето, за времетраењето како и за предвидениот и соодветен временски термин за спроведување на оваа регулатива.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји—членки.

Брисел, 26 септември 2012 год.

За Комисијата
Претседател
Жозе Мануел Баросо

АНЕКС

ПРАВИЛА НА ЛЕТАЊЕ

ОДДЕЛ 1

Летање над отворено море

SERA.1001 Општо

- (а) За лет над отворено море без исклучок се применуваат правилата утврдени во Анекс 2 кон Чикашката конвенција. За целите на постојани и непречени услуги на воздушниот сообраќај, особено во рамките на функционалните блокови на воздушниот простор, одредбите од Анекс 11 кон Чикашката конвенција може да се применуваат во воздушниот простор над отворено море на начин кој е усогласен со начинот на примената на овие одредби над териториите на земјите-членки. Ова не е во спротивност со летањето на државните воздухоплови согласно член 3 од Чикашката конвенција. Исто така, ова не е во спротивност ниту со одговорноста на земјите-членки да обезбедат дека летањето на воздухопловите во рамките на воздухопловно информативниот регион, во кој тие се надлежни да даваат услуги во воздушниот сообраќај согласно регионалните спогодби на ИКАО за воздухопловна навигација, се одвива на сигурен, брз и ефикасен начин.
- (б) За оние делови на отворено море, за кои земја-членка согласно регионална спогодба на ИКАО за воздухопловна навигација прифатила одговорност за давање на услуги во воздушниот сообраќај, земјата-членка го определува давателот на услуги за ATS.

ОДДЕЛ 2

Применливост и придржување

SERA.2001 Применливост

Без да е во спротивност со SERA.1001, оваа регулатива се применува во согласност со член 1, особено на корисниците на воздушниот простор и воздухопловите:

- (а) кои летаат во Унијата, во рамките на Унијата или вон Унијата;
- (б) кои имаат државјанство и регистарски ознаки на земја-членка на Унијата, и кои летаат во кој било воздушен простор во мера до која не се во спротивност со правилата кои ги објавува земјата надлежна за територијата што се прелетува.

Исто така, оваа регулатива се применува на надлежните органи на земјите-членки, давателите на услуги на воздухопловната навигација и соодветниот персонал на земја ангажиран во операциите на воздухопловите.

SERA.2005 Придржување кон правилата на летање

Операциите на воздухоплов било во лет или при движење на маневарската површина на аеродром или на оперативниот простор се придржуваат кон општите правила, важечките локални одредби и, дополнително, кога летаат, со:

- (а) правилата за летање за визуелно летање; или
- (б) правилата за летање по инструменти.

SERA.2010 Одговорности

- (а) Одговорности на водачот на воздухоплов

Водачот на воздухоплов, било да управува со командите или не, е одговорен за управувањето со воздухопловот согласно оваа регулатива, освен кога водачот на воздухопловот може да отстапи од овие правила во услови кога отстапувањето е апсолутно потребно во интерес на безбедноста.

- (б) Постапка пред лет

Пред започнување со лет, водачот на воздухопловот се запознава со сите расположливи податоци кои се соодветни за планираниот лет. Постапките пред лет кои се однесуваат на летови кои не се во близина на аеродром, и на сите IFR летови, опфаќаат внимателно проучување на расположливите извештаи и прогнози за временските услови, земајќи ги предвид и условите за гориво и алтернативниот план за дејствување, ако летот не може да се заврши како што е планирано.

SERA.2015 Овластувања на водачот на воздухоплов

Водачот на воздухоплов има апсолутно овластување да располага со воздухопловот сè додека е водач на истиот.

SERA.2020 Проблематично користење на психоактивни супстанции

Ниедно лице чија должност е важна по безбедноста на воздушната пловидба (персонал кој врши задачи чувствителни за безбедноста) не смее да ја преземе таа должност додека е под дејство на која било психоактивна супстанција, поради која се намалуваат човечките способности. Овие лица не смеат да бидат вклучени во никаков вид на проблематично користење на супстанции.

ОДДЕЛ 3

Опити правила и избегнување на судири

ПОГЛАВЈЕ 1

Заштита на лица и имот

SERA.3101 Несовесно и невнимателно управување со воздухоплов

Воздухоплов не смее да се управува на несовесен или невнимателен начин, со што би се довел во опасност животот или имотот на другите.

SERA.3105 Минимални релативни висини

Освен кога е потребно заради полетување или слетување, или само со дозвола од надлежниот орган, воздухоплов не смее да лета над густо населени области, градови или населби или над собир на луѓе на отворено, освен на висина што би овозможила, во случај на опасна ситуација, да се изврши слетување без непотребен ризик по лицата или имотот на земјата. Минималните релативни висини за VFR летови се оние наведени во SERA.5005(г), а минималните нивоа за IFR летови се оние наведени во SERA.5015(б).

SERA.3110 Нивоа на крстарење

Нивоата на крстарење на кои треба да се изврши лет или дел од лет се изразуваат во однос на:

- (а) нивоа на лет, за летови на или над најниското ниво за лет што може да се користи или, каде е можно, над преодната апсолутна висина;
- (б) апсолутни висини, за летови под најниското ниво за лет што може да се користи или, каде е можно, на или под преодната апсолутна висина.

SERA.3115 Исфрлање на предмети или испуштање на течности/прскање

Исфрлање на предмети или испуштање на течности од воздухоплов за време на лет се врши согласно:

- (а) законодавството на Унијата или, по потреба, националните закони и други прописи за управување со воздухоплови уредени од страна на земјите-членки; и
- (б) секоја релевантна информација, соопштение и/или одобрение од соодветната единица за ATS.

SERA.3120 Влечење

Воздухоплов може да влече друг воздухоплов или објект само согласно:

- (а) законодавството на Унијата или, по потреба, националното законодавство за управување со воздухоплови уредено од страна на земјите—членки; и
- (б) наведеното во релевантна информација, соопштение и/или одобрение од соодветната единица за ATS.

SERA.3125 Скокови со падобран

Скокови со падобран, освен скокови во случај на опасност, се изведуваат само согласно:

- (а) законодавството на Унијата или, по потреба, националното законодавство за управување со воздухоплови уредено од страна на земјите—членки; и
- (б) наведеното во релевантна информација, соопштение и/или одобрение од соодветната единица за ATS.

SERA.3130 Акробатски летови

Акробатски летови се изведуваат само согласно:

- (а) законодавството на Унијата или, по потреба, националното законодавство за управување со воздухоплови уредено од страна на земјите—членки; и
- (б) наведеното во релевантна информација, соопштение и/или одобрение од соодветната единица за ATS.

SERA.3135 Летање во формација/групно летање/

Воздухоплови не смеат да летаат во формација, освен со согласност од сите водачи на воздухопловите кои учествуваат во летот, а за летање во формација во контролиран воздушен простор, истото се врши согласно условите пропишани од страна на надлежниот орган. Овие услови го опфаќаат следното:

- (а) еден од водачите на воздухопловите се определува за водач на групата;
- (б) формацијата лета како еден воздухоплов во поглед на навигацијата и известувањето за позиција;

- (в) за одвојување помеѓу воздухопловите во лет одговорен е водачот на групата и водачите на останатите воздухоплови во групното летање, а тоа одвојување ги опфаќа периодите на преоди кога воздухопловите маневрираат за да ја одржат нивната раздвоеност во рамките на формацијата и за време на формирањето и разделувањето на групата; и
- (г) за државните воздухоплови, максималното странично, хоризонтално и вертикално растојание помеѓу секој воздухоплов и воздухопловот на водачот на групата согласно Чикашката конвенција. За останатите воздухоплови, секој воздухоплов мора да одржува растојание од воздухопловот на водачот на групата најмногу од 1 км (0.5 nm) странично и хоризонтално и 30 м (100 ft) вертикално.

SERA.3140 Слободни балони без екипаж

Слободните балони без екипаж летаат на начин со кој се сведени на минимум опасностите по луѓето, имотот или други воздухоплови и согласно условите наведени во Прилог 2.

SERA.3145 Забранети и условно забранети зони

Воздухопловите не смеат да летаат во забранета зона, ниту во условно забранета зона, чии поединости се уредно објавени, освен согласно условите за ограничувањата или со дозвола на земјата—членка над чија територија се определени тие зони.

ПОГЛАВЈЕ 2

Избегнување на судири

SERA.3201 Општо

Ниедна одредба од оваа регулатива не го ослободува водачот на воздухоплов од одговорноста да преземе мерки со кои на најдобар можен начин ќе се спречи судир, вклучувајќи ги и маневрите за избегнување на судири кои се темелат врз упатствата за избегнување на судир во воздух, доставени со ACAS опремата.

SERA.3205 Близина

Воздухоплов не смее да лета во таква близина на друг воздухоплов со што може да предизвика опасност од судир.

SERA.3210 Предност

- (а) Воздухопловот кој има предност го задржува својот курс и брзина.

- (б) Воздухопловот кој е свесен дека маневарската способност на друг воздухоплов е намалена, му дава предност на тој воздухоплов.
- (в) Воздухопловот кој е обврзан со овие правила да се држи настрана од патот на друг воздухоплов, избегнува да помине над, под или пред другиот воздухоплов, освен ако го поминува на безбедно растојание и го има предвид влијанието од вртложната турбуленција.
- (1) *Челно приоѓање.* Кога два воздухоплови приоѓаат со чело еден кон друг или приближно челно, така што постои опасност од судир, секој од нив го менува својот курс со свртување на десно.
- (2) *Приближување.* Кога два воздухоплови меѓусебно се приближуваат на приближно исто ниво, воздухопловот на чија десна страна се наоѓа другиот воздухоплов му дава предност на тој воздухоплов, освен во следните ситуации:
- (i) воздухопловите потешки од воздухот, на моторен погон, им даваат предност на цепелините, едрилиците и балоните;
 - (ii) цепелините им даваат предност на едрилиците и балоните;
 - (iii) едрилиците им даваат предност на балоните;
 - (iv) воздухопловите на моторен погон им даваат предност на воздухопловите кои се гледа дека влечат друг воздухоплов или предмети;
- (3) *Престигнување.* Воздухоплов кој постигнува друг воздухоплов е оној воздухоплов кој му се приближува на друг воздухоплов одзади на линија која образува агол помал од 70 степени со рамнината на симетријата на вториот, т.е. тој е во таква позиција во однос на другиот воздухоплов така што во ноќни услови не е можно да се видат навигационите светла било од лево на воздухопловот (port) или од десно (starboard). Воздухопловот кој се постигнува има предност, а воздухопловот кој постигнува/, било во качување, спуштање или во хоризонтален лет, се држи настрана од патот на другиот воздухоплов со менување на својот курс на десно, и ниедна последователна измена на релативните позиции на двата воздухоплови не смее да го ослободи воздухопловот кој постигнува од неговата обврска да одржува безбедно растојание сè додека целосно не го постигне другиот воздухоплов.
- (i) *Престигнување на едрилици.* Едрилица која постигнува друга едрилица може да го промени својот курс на десно или на лево.
- (4) *Слетување.* Воздухоплов во лет, или при операции на земја или вода, дава предност на воздухоплов кој слетува или е во завршните фази за приод за слетување.
- (i) Кога два или повеќе воздухоплови потешки од воздухот приоѓаат кон аеродром или оперативно подрачје, со цел да слетаат, воздухопловот кој е на повисоко ниво му дава предност на воздухопловот кој е на пониско ниво, но вториот не смее да го искористи ова правило и да го пресече патот на другиот воздухоплов кој е во завршните фази на приодот за слетување, ниту да го постигнува тој воздухоплов. Меѓутоа, воздухопловите кои се потешки од воздухот и се на моторен погон им даваат предимство на едрилиците;
 - (ii) *Принудно слетување.* Воздухоплов кој е свесен дека другиот воздухоплов е принуден да слета му дава предност на тој воздухоплов.
- (5) *Полетување.* Воздухоплов кој вози по земја на маневарската површина му дава предност на воздухопловот кој полетува или се подготвува да полета.
- (г) Движење на воздухоплови, лица и возила по површината.
- (1) Во случај на опасност од судир помеѓу два воздухоплови за време на возење по маневарската површина на аеродром или по соодветниот дел од оперативното подрачје, се применува следното:

- (i) Кога два воздухоплови приоѓаат со чело еден кон друг или приближно челно, секој застанува или, ако е можно, го менува својот курс на десно на безбедно растојание;
 - (ii) кога два воздухоплови, чии насоки на движење се вкрстуваат, воздухопловот на чија десна страна се наоѓа другиот воздухоплов, му дава предност на другиот;
 - (iii) кога воздухоплов прстигнува друг воздухоплов, воздухопловот кој прстигнува му дава предност на другиот воздухоплов и држи безбедно растојание од другиот воздухоплов.;
- (2) На контролиран аеродром, воздухопловот кој вози по маневарската површина застанува и чека на сите позиции за чекање на полетно–слетната патека, освен ако аеродромската контролна кула издала експлицитна дозвола за влегување или поминување на полетно–слетната патека.
- (3) Воздухоплов кој вози по маневарската површина застанува и чека кај сите вклучени светлосни пречки за застанување, а може да продолжи да вози согласно (2) откако ќе се изгаснат светлата.
- (4) Движење на лица и возила на аеродромите:
- (i) Движењето на лица или возила, вклучувајќи ги и воздухопловите кои се влечат по маневарската површина на аеродром, го контролира аеродромската контролна кула, за да се спречи опасноста по истите, како и по воздухопловите кои слетуваат, возат по земја или полетуваат.
 - (ii) Во услови кога се применуваат постапки при намалена видливост:
 - (А) движењето на лица и возила по маневарската површина се ограничува на основните минимуми, а посебно се обрнува внимание на условите за заштитата на чувствителните подрачја на системите за ILS/MLS при изведување на прецизни операции по инструменти од категорија II или категорија III;
 - (Б) согласно одредбите наведени во точка (iii), минималното растојание помеѓу возилата и воздухопловите кои возат по земја го определува давателот на услуги на воздухопловната навигација (ANSP), а го одобрува надлежниот орган имајќи ги предвид расположливите средства;
 - (В) кога на иста полетно–слетна патека континуирано се изведуваат комбинирани прецизни операции по инструменти ILS и MLS од категорија II или категорија III, мора да се заштитат порестриктивните и чувствителни подрачја на системите за ILS или MLS.
 - (iii) Возилата на брза помош кои одат да му помогнат на воздухоплов во опасност имаат предност пред целиот сообраќај кој се движи по површините (пред сите останати возила кои се движат на земја);
 - (iv) Предмет на одредбите наведени во (ii), од возилата кои се на маневарската површина се бара да се придржуваат кон следните правила:
 - (А) возилата и возилата кои влечат воздухоплов им даваат предност на воздухопловите кои слетуваат, полетуваат, возат по земја или кои се влечат;
 - (Б) возилата им даваат предност на други возила кои влечат воздухоплов;
 - (В) возилата им даваат предност на други возила согласно инструкциите од единицата за ATS;
 - (Г) и покрај наведеното во одредбите од (А), (Б) и (В), возилата и возилата кои влечат воздухоплов се придржуваат кон инструкциите кои ги дава аеродромската контролна кула.

(а) Освен како што се предвидува во точка (д), во ноќни услови сите воздухоплови во лет мора да ги вклучат:

- (1) светлата за спречување на судир, наменети да се привлече внимание на воздухопловот; и
- (2) навигациските светла, наменети да укажат на обсерверот која е релативната патека на воздухопловот, а другите светла не смеат да се вклучуваат ако постои веројатност тие погрешно да се протолкуваат како наведените светла; или
- (3) во случај на балони, позиционите светла.

(б) Освен како што се предвидува во точка (д), во ноќни услови:

- (1) сите воздухоплови кои се движат по маневарската површина на аеродром ги вклучуваат навигациските светла наменети да укажат на обсерверот која е релативната патека на воздухопловот, а другите светла не смеат да се вклучуваат ако постои веројатност тие погрешно да се протолкуваат како наведените светла;
- (2) освен ако не се неподвижни или на поинаков начин соодветно осветлени, сите воздухоплови на маневарската површина на аеродром ги вклучуваат светлата наменети за означување, колку што е можно, на крајните точки на нивната структура;
- (3) сите воздухоплови кои возат по земја или се влечени на маневарската површина на аеродром, ги вклучуваат светлата наменети да се привлече внимание на воздухопловот; и
- (4) сите воздухоплови кои се движат по маневарската површина на аеродром, а чиишто мотори работат, ги вклучуваат светлата кои укажуваат на тој факт.

(в) Освен како што се предвидува во точка (д), сите воздухоплови во лет, кои се опремени со светла за спречување на судир со цел да се исполни условот наведен во (а)(1), ги вклучуваат овие светла и дење.

(г) Освен како што се предвидува во точка (д), сите воздухоплови:

- (1) кои возат по земја или се влечени на маневарската површина на аеродром и кои се опремени со светла за спречување на судир со цел да се исполни условот наведен во (б)(3); или
- (2) на маневарската површина на аеродром и кои се опремени со светла со цел да се исполни условот наведен во (б)(4);

ги вклучуваат овие светла и дење.

(д) На пилот му се дозволува да ги исклучи или да го намали интензитетот на кои било сигнални светла заради исполнување на условите наведени во (а), (б), (в) и (г) ако тие светла имаат или најверојатно би имале:

- (1) неповолно влијание врз задоволителното извршување на должностите; или
- (2) го изложуваат надворешниот обсервер на збунувачки заслепувачки сјај.

SERA.3220 Симулирани летови по инструменти

Воздухопловот не смее да лета во услови на симулиран лет по инструменти, освен:

- (а) ако во воздухопловот се инсталирани наполно функционални дупли команди за управување; и
- (б) ако на местото за управување седи обучен пилот (по ова правило наречен пилот за безбедност) кој делува во својство на пилот за безбедност за лицето кое лета во симулирани услови за лет по инструменти. Пилотот за безбедност мора да има соодветно видно поле напред и на секоја страна од воздухопловот, или стручен обсервер кој е во комуникација со пилотот за безбедност и кој зазема такво место во воздухопловот од кое неговото видно поле задоволително го надополнува она на пилотот за безбедност.

SERA.3225 Летање на аеродром и во близина на аеродром

Воздухоплов кој лета на аеродром или во близина на аеродром:

- (а) го следи останатиот сообраќај на аеродромот заради избегнување на судири;
- (б) се прилагодува на или ги избегнува патеките на движење на сообраќајот којшто го креираат другите воздухоплови кои изведуваат операции;
- (в) освен балоните, секогаш свртува на лево, кога е во приод за слетување и по полетување, освен ако добие поинакви инструкции или ако АТС издаде поинакви инструкции;
- (г) освен балоните, слетува и полетува во ветер освен ако безбедноста, конфигурацијата на полетно–слетната патека или условите на воздушниот сообраќај диктираат друга насока.

SERA.3230 Операции на вода

- (а) Кога два воздухоплови или воздухоплов и пловен објект се приближуваат еден кон друг и постои опасност од судир, воздухопловот продолжува, обрнувајќи внимание на постојните околности и услови, вклучувајќи ги и ограничувањата на односниот пловен објект.
 - (1) *Приближување.* Воздухоплов на чија десна страна се наоѓа друг воздухоплов или пловен објект му дава предност на другиот воздухоплов или пловен објект, така што одржува сигурно растојание.
 - (2) *Челно приоѓање.* Воздухоплов кој приоѓа со чело кон друг воздухоплов или брод, или приближно на тој начин, го менува својот курс на десно за да одржи сигурно растојание.
 - (3) *Престигнување.* Воздухопловот или бродот кој се престигнува има предност, а оној кој престигнува го менува својот курс за да одржи сигурно растојание.
 - (4) *Слетување и полетување.* Воздухоплов кој слетува на или полетува од вода, колку што е можно, држи безбедно растојание од сите пловни објекти и избегнува да ја попречи нивната пловидба.
- (б) *Задолжителни светла на воздухоплов на вода.* Ноќе или за време на кој било период пропишан од страна на надлежниот орган, сите воздухоплови на вода ги палат светлата како што се бара согласно Конвенцијата за меѓународни прописи за спречување на судири на море, од 1972 година, освен ако тоа за нив е неизводливо, во кој случај тие ги вклучуваат оние светла кои по карактеристиките и положбата се најслични со оние кои се бараат согласно Меѓународните прописи.

ПОГЛАВЈЕ 3

Сигнали

SERA.3301 Општо

- (а) По воочување или добивање на кој било сигнал наведен во Прилог 1, воздухопловот ги презема оние дејствија кои може да се бараат согласно толкувањето на сигналот даден во истиот додаток.
- (б) Кога се користат сигналите согласно Прилог 1, тие го имаат истото значење кое е наведено во истиот. Истите се користат само за наведените цели и не смеат да се користат никакви други сигнали кои по грешка може да се заменат со нив.
- (в) Сигналистот/паркерот е одговорен за давање на стандардните сигнали за паркирање на воздухопловите, и тоа на јасен и прецизен начин, користејќи ги сигналите наведени во Прилог 1.
- (г) Должностите на сигналист/паркер ги вршат само лица кои се обучени, квалификувани и одобрени согласно соодветното законодавство на Унијата или националното законодавство.
- (д) Сигналистот/паркерот носи препознатлив флуоресцентен елек за идентификација, за да може екипажот да препознае дека тој или таа е одговорното лице за паркирање.
- (ѓ) Преку ден, целата сигнализација ја вршат сите учесници на персоналот на земја со користење на флуоресцентни прачки, палки или ракавици. Ноќе или при намалена видливост се користат светлечки прачки.

ПОГЛАВЈЕ 4

Време

SERA.3401 Општо

- (а) Се користи усогласеното универзално време (UTC), кое се изразува во часови и минути а, по потреба, и во секунди од 24 часа, почнувајќи од полноќ.
- (б) Пред почетокот на секој контролиран лет, и по потреба, за време на лет, се врши проверка на времето.
- (в) Секогаш кога времето се користи во комуникацијата со канал за пренос на податоци, истото треба да е со точност од 1 секунда во однос на UTC.
- (г) Време во услугите на воздушниот сообраќај:
 - (1) Аеродромската контролна кула, пред воздухоплов да вози по земја заради полетување, му дава на пилотот точно време, освен ако е договорено пилотот да го добива од други извори. Покрај ова, на барање, единиците за услуги

во воздушниот сообраќај им даваат точно време на воздухопловите. При проверките на времето, времето се наведува барем до најблиската минута.

ОДДЕЛ 4

Планови на лет

SERA.4001 Поднесување на план на лет

- (a) Податоците во врска со планиран лет или дел од лет кои треба да се достават до единиците за ATS се во форма на план на лет. Терминот „план на лет“ се користи за означување на: целосни информации за сите поединости кои се состојат во описот на планот на летот, кој ја опфаќа целата рута на еден лет, или ограничени информации кои се потребни, меѓу другото, за добивање на одобрение за помал дел од еден лет, како што е преминување воздушен пат, полетување од, или слетување на контролиран аеродром.
- (б) План на лет се поднесува пред почетокот:
 - (1) на секој лет или дел од истиот за кој се даваат услуги на контролата на летање;
 - (2) на секој лет во рамките на советодавните услуги во воздушниот простор;
 - (3) на секој лет во рамките на или во области, или долж рутите кои ги определува надлежниот орган, со цел да се олесни давањето на информации за лет, тревожење и услуги на потрага и спасување;
 - (4) на секој лет во рамките на или во области, или долж рутите кои ги определува надлежниот орган, со цел да се олесни координацијата со соодветните воени единици или со единиците за ATS од соседните земји, за да се избегне можната потреба за пресретнување заради идентификација;
 - (5) на секој лет преку меѓународни граници, освен ако односните земји не пропишале поинаку;
 - (6) на секој лет кој се планира да се врши ноќе, ако ја напушта близината на аеродромот.
- (в) Планот на лет се предава, пред заминување, до службата за известување за ATS или, за време на лет, се доставува до надлежните единици за ATS или до контролната радио станица воздух–земја, освен ако е склучен договор за доставување на повторливи планови на лет.
- (г) План на лет за секој лет што се планира да се врши преку меѓународни граници или за кој се потребни услуги на контролата на летање или советодавна услуга во воздушниот простор, се доставува најмалку шеесет минути пред заминување, или, ако се доставува за време на лет, во време во кое се гарантира прием од страна на надлежната единица за ATS најмалку десет минути пред предвиденото време воздухопловот да стигне до:
 - (1) планираната точка за влез во контролирана или зона на советодавни услуги; или
 - (2) точката на вкрстување со воздушен пат или советодавна рута.

SERA.4005 Содржина на план на лет

(а) Планот на лет содржи податоци за следните точки, за кои надлежниот орган смета дека се важни:

- (1) Идентификација на воздухопловот
- (2) Правила на летање и тип на летот
- (3) Број и тип(-ови) на воздухоплов и категорија на вртложна турбуленција.
- (4) Опрема
- (5) Аеродром или оперативно место на заминување
- (6) Предвидено време на придвижување на воздухопловот
- (7) Брзина(-и) на крстарење
- (8) Ниво(-а) на крстарење
- (9) Рута која треба да се следи
- (10) Аеродром на одредиште или оперативно подрачје и вкупното предвидено време на траење на летот
- (11) Алтернативен аеродром(-и) или оперативно место(-а)
- (12) Издржливост со гориво
- (13) Вкупен број на лица во воздухопловот
- (14) Опрема за опасни ситуации и за преживување
- (15) Други податоци.

(б) За планови на летови кои се доставуваат за време на лет, наведениот аеродром на одредиштето или оперативно место е местото од кое може да се добијат дополнителни информации за летот, ако е потребно. Покрај ова, наведените информациите за предвиденото време на придвижување на воздухоплов е времето на првата точка на рутата на која се однесува планот на летот.

SERA.4010 Пополнување на план на лет

- (а) Планот на лет содржи податоци, по потреба, за важни ставки сè до и вклучувајќи ги и „алтернативен аеродром(-и) или оперативно место(-а)“ за целата рута или за дел од истата за која се поднесува планот на летот.
- (б) Покрај ова, планот содржи и податоци за сите останати ставки, кога тоа го пропишува надлежниот орган или кога лицето кое го поднесува планот на летот смета дека се потребни.

SERA.4015 Измени на план на лет

- (а) Согласно одредбите наведени во SERA.8020(б), сите измени на план на лет доставени за IFR лет или VFR лет кои се изведуваат како контролирани летови, што е можно поскоро се

пријавуваат кај надлежната единица за ATS. За останатите VFR летови, битните измени на план на лет се пријавуваат, ако е изводливо, до надлежната единица за ATS.

- (б) Ако информациите кои се доставени пред заминување, а кои се однесуваат на издржливоста со гориво или вкупниот број на лица во воздухопловот, не се точни во времето на заминување, претставува значителна промена на планот на летот и како таква мора да се пријави.

SERA.4020 Затворање на план на лет

- (а) Известувањето за пристигнување се доставува до надлежната единица за ATS на аеродромот на пристигнување лично, преку радиотелефонија, линија за пренос на податоци или други средства, како што е пропишано од надлежниот орган, што е можно побрзо по слетувањето, за секој лет за кој е доставен план за лет кој го опфаќа целиот лет или преостанатиот дел од летот до аеродромот на одредиштето.
 - (1) По слетување на аеродром на кој се даваат услуги во воздушниот сообраќај не е потребно да се достави известување за пристигнување, под услов дека радиокомуникацискиот систем или визуелните сигнали покажуваат дека слетувањето е воочено.
- (б) Кога се доставува план на лет само за дел од лет, кој не е преостанатиот дел од летот до одредиштето, планот, кога е потребно, се затвора со соодветно известување до односната единица за ATS.
- (в) Ако на аеродромот на пристигнување или оперативното место не постои единица за ATS, известувањето за пристигнување, ако се бара, се изготвува што е можно побрзо по слетувањето и на најбрз расположлив начин се доставува до најблиската единица за ATS.
- (г) Кога се знае дека средствата за комуникација на аеродромот на пристигнување или на оперативното место не се соодветни и дека на земја нема на располагање алтернативни системи за постапување со пријава за пристигнување, се преземаат следните активности. Веднаш пред слетувањето, воздухопловот, ако е можно, пренесува до надлежната единица за ATS порака што е еднакво на пријава за пристигнување, ако се бара ваква пријава. Вообичаено, оваа порака се пренесува до воздухопловната станица на единицата за ATS, која е надлежна за воздухопловно информативниот регион во кој воздухопловот лета.
- (д) Пријавите за пристигнување кои ги доставуваат воздухопловите, ги содржат следните елементи и податоци:
 - (1) идентификацијата на воздухопловот;
 - (2) аеродромот или оперативното место на заминување;
 - (3) аеродромот или оперативното место на одредиштето (само во случај на пренасочено слетување);
 - (4) аеродромот или оперативното место на пристигнување;
 - (5) времето на пристигнување.

**Метеоролошки услови за визуелно летање, правила за летање при надворешна видливост,
правила за посебни VFR летови и правила за летање по инструменти**

SERA.5001 Видливост при VMC и најмала оддалеченост од облаците

Видливоста при VMC и најмала оддалеченост од облаците се дадени во табела S5–1.

Табела S5–1(*)			
Сектор на апсолутна висина	Класа на воздушен простор	Видливост во лет	Растојание од облаци
На и над 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
Под 3 050 m (10 000 ft) AMSL и над 900 m (3 000 ft) AMSL, или над 300 m (1 000 ft) над земја, во зависност што е повисоко	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
На и под 900 m (3 000 ft) AMSL, или 300 m (1 000 ft) над земја, во зависност што е повисоко	A (**) B C D E	5 km	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
	F G	5 km (***)	Вон облаци и со површина во видното поле

(*) Кога висината на преодната апсолутна висина е помала од 3 050 m (10 000 ft) AMSL, се користи FL 100 наместо 10 000 ft.

(**) VMC минимумите за воздушниот простор од Класа A се опфатени во упатството за пилотите и не подразбираат прифаќање на VFR летови во воздушен простор од Класа A.

(***) Кога е пропишано од страна на надлежниот орган:

(а) може да се дозволи видливост во лет, намалена најмалку на 1 500 m, за летови:

- (1) при брзини од 140 kts IAS или помали, со цел да се овозможи навремено забележување на останатиот сообраќај или кои било препреки заради избегнување на судир; или
- (2) во околности во кои постои мала веројатност за случајни средби со останатиот сообраќај, на пр., во области со мал обем на сообраќај и во области каде се одвиваат летови за специјализирани услуги со воздухоплов на пониско ниво;

(б) На хеликоптерите може да им се дозволи да летаат при видливост во лет помала од 1 500 m, но не помала од 800 m, ако ги изведуваат маневрите со брзина која ќе овозможи навремено забележување на останатиот сообраќај или кои било препреки за да се избегне судир. Во посебни случаи може да се дозволи видливост во лет помала од 800 m, како што се летовите со цел давање на итна медицинска помош, летовите за потрага и спасување и гасење на пожар.

SERA.5005 Правила за летање во услови на надворешна видливост

- (а) Освен ако се извршува како посебен VFR лет, VFR летовите се извршуваат така што воздухопловот лета во услови на видливост и растојание од облаци кои се еднакви на или поголеми од оние наведени во Табела S5–1.
- (б) Освен во случај ако се добие одобрение од единицата на контролата на летање за посебен VFR лет, воздухопловите кои летаат по VFR не смеат да полетуваат и слетуваат на аеродром во границите на контролирана зона, ниту да влегуваат во сообраќајот во зоната на аеродромот или

школскиот круг, кога пријавените метеоролошки услови за тој аеродром се под следните минимуми:

- (1) плафонот (висината на базата на облаците) е под 450 m (1 500 ft); или
 - (2) видливоста на земја е помала од 5 km.
- (в) Кога ова го пропишува надлежниот орган, ноќе може да се дозволат VFR летови под следните услови:
- (1) ако се напушта близината на аеродром, планот на лет се поднесува согласно наведеното во SERA.4001(б)(6);
 - (2) воздухопловите воспоставуваат и одржуваат двонасочна комуникација на соодветниот комуникациски канал на ATS, ако постои таков;
 - (3) се применува видливост при VMC и растојание од минимумот на облаците како што е наведено во табела S5-1, освен што:
 - (i) плафонот (висината на базата на облаците) не смее да е помала од 450 m (1 500 ft);
 - (ii) освен како што е наведено во точка (в)(4), не се применуваат одредбите за намалена видливост во лет од табелата S5-1 (а) и (б);
 - (iii) во воздушните простори од класа B, C, D, E, F и G, на и под 900 m (3 000 ft) над MSL или 300 m (1 000 ft) над земја, во зависност од тоа што е поголемо, пилотот одржува постојан визуелен контакт со површината;
 - (iv) за хеликоптерите во воздушниот простор од класа F и G, на и под 900 m (3 000 ft) над MSL или 300 m (1 000 ft) над земја, во зависност од тоа што е поголемо, видливоста во лет не смее да е помала од 3 km, под услов пилотот да одржува постојан визуелен контакт со површината и ако изведува маневри со брзина која ќе овозможи навремено забележување на останатиот сообраќај или кои било препреки за да се избегне судир;
 - (v) за планински предели, надлежниот орган може да пропише поголеми минимуми за видливост при VMC и оддалеченост од облаците;
 - (4) за хеликоптерите може да се дозволат вредности за плафонот (висината на базата на облаци), видливоста и растојанието од минимумите на облаците кои се помали од оние утврдени во (3) за хеликоптери во посебни случаи, како што се летовите за давање на итна медицинска помош, потрага и спасување и гасење на пожари;
 - (5) Освен ако е потребно заради полетување или слетување, или надлежниот орган издал посебно одобрение, лет по VFR ноќе се врши на ниво кое не е под минималната апсолутна висина за лет определена од страна на земјата чија територија се прелетува, или, ако таква минимална апсолутна висина не е определена:
 - (i) над високи области или планински предели, на ниво кое е најмалку 600 m (2 000 ft) над највисоката препрека лоцирана во рамките на 8 km од предвидената позиција на воздухопловот;
 - (ii) насекаде, освен на областите наведени во точка (i), на ниво кое е најмалку 300 m (1 000 ft) над највисоката препрека лоцирана во круг од 8 km од предвидената позиција на воздухопловот;
- (г) Освен ако надлежниот орган не издаде одобрение согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 730/2006, VFR летови не смее да се изведуваат:
- (1) над FL 195;
 - (2) со трансонична и суперсонична брзина;

- (д) Одобрение за VFR летови да летаат над FL 285 не смее да се издаде во области каде над FL 290 се применува минимум за вертикално раздвојување од 300 m (1 000 ft).
- (ѓ) Освен кога е потребно заради полетување или слетување, или само со дозвола од надлежниот орган, лет по VFR не смее да се изведува:
- (1) над густо населени области, градови или населби или над збир на луѓе на отворено, на висина помала од 300 m (1 000 ft) над највисоката препрека, во радиус од 600 m од воздухопловот;
 - (2) насекаде освен каде е наведено во точка (1), на висина помала од 150 m (500 ft) над земја или вода, или 150 m (500 ft) над највисоката препрека, во радиус од 150 m (500 ft) од воздухопловот.
- (е) Освен ако не е поинаку наведено во одобренјата на контролата на летање или не е поинаку утврдено од страна на надлежниот орган, VFR летови на ниво на крстарење, кога се изведуваат над 900 m (3 000 ft) над земја или вода, или од поголем податок (референтна вредност), согласно наведеното од страна на надлежниот орган, се извршуваат на ниво на крстарење соодветно на патеката како што е наведено во табелите за нивоа на крстарење во Прилог 3.
- (ж) Летовите по VFR мора да се придржуваат кон одредбите наведени во Оддел 8:
- (1) кога се извршуваат во рамките на воздушните простори од Класа B, C и D;
 - (2) кога се дел од сообраќајот на аеродромот на контролирани аеродроми; или
 - (3) кога се извршуваат како посебни VFR летови.
- (з) Лет по VFR кој се врши во рамките на, или во области, или долж рути, кои ги определува надлежниот орган согласно SERA.4001(б) (3) или (4), постојано одржува говорна комуникација воздух–земја на соодветниот канал за комуникација и ја јавува својата позиција, ако е потребно, на единицата за ATS која дава услуги за информирање во лет.
- (с) Воздухоплов кој лета согласно правилата за летање при надворешна видливост, а има намера да премине на правилата за летање по инструменти:
- (1) ако е доставен планот на летот, ги проследува потребните измени кои треба да се направат во тековниот план на лет; или
 - (2) кога тоа се бара согласно SERA.4001(б), што е можно побрзо го доставува планот на летот до надлежната единица за ATS и добива одобрение пред да продолжи да лета по IFR кога се наоѓа во контролиран воздушен простор.

SERA.5010 Специјални летови по VFR во контролирани зони

Вршење на специјални VFR летови во контролирана зона може да се дозволи предмет на одобрение од АТС. Освен ако надлежниот орган издаде дозвола за хеликоптери во посебни случаи, како што се летовите за давање на итна медицинска помош, операциите за потрага и спасување или за гасење на пожари, следниве дополнителни услови ги применува:

- (а) пилотот:
- (1) надвор од облаци и со визуелен контакт со земјата;

- (2) видливоста на летот не е помала од 1 500 m или, за хеликоптерите, не е помала од 800 m;
- (3) при брзина од најмногу 140 kts IAS или помала, која дава можност навремено забележување на останатиот сообраќај или на можните препреки заради избегнување на судир; и

(б) АТС (контролата на летање):

- (1) само дење, освен ако надлежниот орган дозволи поинаку;
- (2) видливоста на земја не е помала од 1 500 m или, за хеликоптерите не е помала од 800 m;
- (3) плафонот (висината на базата на облаците) не е помалку од 180 m (600 ft).

SERA.5015 Правила за летање по инструменти (IFR) – Правила кои се важечки за сите летови по IFR

(а) Опрема на воздухопловите

Воздухопловите се опремени со соодветни инструменти и опрема за навигација соодветна на рутата по која треба да летаат и согласно важечкото законодавство за воздухопловни операции.

(б) Минимални нивоа

Само кога е потребно заради полетување и слетување, или посебно одобрено од страна на надлежниот орган, лет по IFR се врши на ниво кое не е под минималната висина за лет утврдена од страна на земјата чија територија се прелетува или, онаму каде не е утврдена ваква минимална висина на лет:

- (1) преку високи терени или планински предели, на ниво кое е најмалку 600 m (2 000 ft) над највисоката препрека која се наоѓа во рамки на 8 km од предвидената позиција на воздухопловот;
- (2) секаде, освен каде е наведено во (1), на ниво кое е најмалку 300 m (1 000 ft) над највисоката препрека која се наоѓа во рамки на 8 km од предвидената позиција на воздухопловот.

(в) Промена од лет по IFR во лет по VFR

- (1) Пилот на воздухоплов кој има намера да го промени извршувањето на летот од правилата за летање по инструменти во правилата за летање по надворешна видливост, посебно ја известува надлежната единица за ATS дека го прекинува летањето по IFR и ги доставува до истата единица измените кои треба да се внесат во актуелниот план на летот.
- (2) Кога воздухоплов што лета согласно правилата за летање по инструменти лета во или се соочува со метеоролошки услови на надворешна видливост, тој не смее да прекине да лета по IFR, освен ако не е предвидено и планирано дека ќе продолжи да лета, во еден разумен временски период, без прекин, во визуелни метеоролошки услови.

SERA.5020 Важечки правила за летови по IFR во рамките на контролиран воздушен простор

- (а) Летовите по IFR, кога се изведуваат во контролиран воздушен простор, се придржуваат кон одредбите наведени во Оддел 8.

- (б) Лет по IFR кој се изведува во режим на крстарење во контролиран воздушен простор, се врши на ниво на крстарење, или, ако има одобрение од единицата за ATS, користи техники за качување на режим на крстарење, помеѓу две нивоа или над нивото избрано од табелата за нивоа на крстарење од Прилог 3, освен што корелацијата на нивоата со патеката пропишана во Прилогот 3 не смее да се применува ако во одобренијата од контролата на летање не е поинаку наведено или ако не е поинаку утврдено од страна на надлежното тело во зборникот на воздухопловни информации.

SERA.5025 IFR - Важечки правила за летови по IFR во контролиран воздушен простор

- (а) Нивоа на крстарење

Лет по IFR кој се врши на ниво на крстарење, во контролиран воздушен простор, се врши на ниво на крстарење кое е соодветно за неговата патека утврдена во табелата за нивоа на крстарење во Прилог 3, освен ако надлежниот орган не пропишал поинаку за лет на или под 900 m (3 000ft) над средно морско ниво.

- (б) Комуникација

Лет по IFR кој се одвива во контролиран воздушен простор, но во рамките или во области на, или долж рутите, определени од страна на надлежниот орган согласно SERA.4001(б) (3) или (4) одржува говорна комуникација воздух–земја на соодветниот канал за комуникација и, по потреба, воспоставува двонасочна комуникација со единицата за ATS која дава услуги за информации во лет.

- (в) Јавување на позиција

Лет по IFR кој се одвива во контролиран воздушен простор, и за кој надлежниот орган бара одржување на говорна комуникација воздух–земја на соодветниот канал за комуникација и, по потреба, воспоставување на двонасочна комуникација со единицата за ATS која дава услуги за информации за лет, ја пријавува позицијата како што е наведено во SERA.8025 за контролирани летови.

ОДДЕЛ 6

Класификација на воздушниот простор

SERA.6001 Класификација на воздушниот простор

Земјите–членки, во согласност со своите потреби, го определуваат воздушниот простор согласно следната класификација на воздушниот простор и согласно Прилог 4:

- (а) *Класа А.* Дозволен се само летови по IFR. За сите летови се обезбедува услуга на контролата на летање и истите се меѓусебно одвоени. За сите летови потребна е постојана говорна комуникација воздух–земја. Сите летови се предмет на одобрение од АТС.
- (б) *Класа В.* Дозволен се летови по IFR и VFR. За сите летови се обезбедуваат услуги на контролата на летање и истите се меѓусебно одвоени. За сите летови се бара постојана говорна комуникација воздух–земја. Сите летови се предмет на одобрение од АТС.
- (в) *Класа С.* Дозволен се летови по IFR и VFR. За сите летови се обезбедуваат услуги на контролата на летање, а летовите по IFR се одвоени од останатите летови по IFR и VFR.

Летовите по VFR се одделени од летовите по IFR и добиваат информации за сообраќајот во однос на други летови по VFR, а на барање, и совети за избегнување на сообраќај. За сите летови се бара постојана говорна комуникација воздух–земја. За летовите по VFR се применува ограничување на индицирана воздушна брзина од 250 kts (IAS) под 3050 m (10.000 стапки) AMSL, освен со одобрение од надлежниот орган за типови на авиони, кои поради технички или причини поврзани со безбедноста, не можат да ја одржуваат таа брзина. Сите летови се предмет на одобрение од АТС.

- (г) *Класа D.* Дозволен се летови по IFR и VFR, и сите летови добиваат услуги на контролата на летање. Летовите по IFR се одделени од останатите летови по IFR, и истите добиваат информации за сообраќајот во однос на летовите по VFR, а на барање, и совети за избегнување на сообраќај. Летовите по VFR добиваат информации за движењето на сите други летови, а на барање, и советодавни услуги за избегнување на сообраќај. За сите летови потребна е постојана говорна комуникација воздух–земја и за сите летови на висина под 3050 m (10.000 стапки) AMSL, се применува ограничување на брзината на 250 kts IAS, освен со одобрение од надлежниот орган за типови на воздухоплови кои поради технички или причини поврзани со безбедноста, не можат да ја одржуваат таа брзина. Сите летови се предмет на одобрение од АТС.
- (д) *Класа E.* Дозволен се летови по IFR и VFR. Летовите по IFR се обезбедени со услуги на контролата на летање и се одделени од останатите летови по IFR. Сите летови, колку што е можно, добиваат информации за сообраќајот. За летовите по IFR потребна е постојана говорна комуникација воздух–земја. Ограничување на брзината од 250 kts IAS се применува за сите летови под 3050 m (10.000 стапки) AMSL, освен со одобрение од надлежниот орган за типови на воздухоплови кои поради технички или причини поврзани со безбедноста, не можат да ја одржуваат таа брзина. За сите летови по IFR потребно е да се добие одобрение од АТС. Класата E не смее да се користи за контролирани зони.
- (ф) *Класа F.* Дозволен се летови по IFR и VFR. Сите летови по IFR кои учествуваат добиваат советодавни услуги за воздушниот сообраќај, а на барање, сите летови добиваат и услуги за информации за лет. За летовите по IFR, кои користат советодавни услуги, потребна е постојана говорна комуникација воздух–земја и сите летови по IFR треба да се во можност да воспостават говорна комуникација воздух–земја. Ограничување на брзината од 250 kts IAS се применува за сите летови под 3050 m (10.000 стапки) AMSL, освен со одобрение од надлежниот орган за типови на воздухоплови кои поради технички или причини поврзани со безбедноста, не можат да ја одржуваат таа брзина. Не е потребно одобрение од АТС.
- (е) *Класа G.* Дозволен се летови по IFR и тие, на барање, добиваат услуги за информации за лет. Сите летови по IFR треба да се во можност да воспостават говорна комуникација воздух–земја. Ограничување на брзината од 250 kts IAS се применува за сите летови под 3050 m (10.000 стапки) AMSL, освен со одобрение од надлежниот орган за типови на воздухоплови кои поради технички или причини поврзани со безбедноста, не можат да ја одржуваат таа брзина. Не е потребно одобрение од АТС.
- (ж) Примената на класа F се смета како привремена мерка сè до оној момент кога истата може да се замени со алтернативна класификација.

SERA.6005 Услови за комуникација и SSR транспондер

(а) Област на задолжително користење на радио опрема (RMZ)

- (1) Летовите по VFR кои се вршат во делови од воздушниот простор од класа E, F или G и летовите по IFR кои се вршат во делови од воздушниот простор од класа F или G кои надлежниот орган ги определил како области на задолжително користење на радио опрема (RMZ), одржуваат постојана говорна комуникација воздух–земја и, по потреба, воспоставуваат двонасочна комуникација на соодветниот комуникациски канал, освен ако се придржуваат кон алтернативни одредби кои ANSP ги пропишува за тој определен воздушен простор.
- (2) Пред да влезат во област на задолжително користење на радио опрема, пилотите, на соодветниот комуникациски канал, го упатуваат почетниот повик, кој ги содржи ознаките на станицата која се повикува, знакот на повикување, типот на воздухопловот, позицијата, нивото, целта на летот, како и други податоци кои ги пропишал надлежниот орган.

(б) Област на задолжително користење на транспондери (TMZ)

- (1) Сите летови кои се вршат во воздушниот простор кој надлежниот орган го определил како област на задолжително користење на транспондери (TMZ), имаат и користат SSR транспондер кој може да работи на режим (mode) A и C или на режим (mode) S, освен ако не се придржуваат кон алтернативни одредби кои ANSP ги пропишува за тој определен воздушен простор.
- (в) Воздушните простори, кои се определени како области на задолжително користење на радио опрема/или области на задолжително користење на транспондер се објавуваат во Зборникот на воздухопловни информации“.

ОДДЕЛ 7

Услуги во воздушниот сообраќај

SERA.7001 Општо – Цели на услугите во воздушниот сообраќај

Целите на услугите во воздушниот сообраќај се следните:

- (а) спречување на судири меѓу воздухоплови;
- (б) спречување на судири меѓу воздухоплов на маневарската површина и препреките на таа површина;
- (в) забрзување и одржување на редовен проток на воздушниот сообраќај;
- (г) давање на совети и информации корисни за безбедно и ефикасно спроведување на летовите;
- (д) известување на соодветните организации во врска со воздухоплови кои имаат потреба од помош за потрага и спасување, и, по потреба, давање помош на тие организации.

SERA.7005 Координација меѓу операторите на воздухопловите и службите за воздушен сообраќај

- (а) Единиците за ATS, при извршување на своите цели, обрнуваат должно внимание на условите на операторите на воздухопловите, кои произлегуваат од нивните обврски согласно наведеното во законите и другите прописи на Унијата во врска со воздушните операции, и, ако операторите на воздухопловите тоа го бараат, им ги ставаат на располагање ним или на нивните овластени претставници оние податоци кои ним или на нивните овластени претставници им овозможуваат извршување на нивните должности.
- (б) Ако тоа го бара оператор на воздухоплов, пораките (вклучително и јавувањето на позиција) кои ги примаат единиците за ATS, а кои се однесуваат на летањето на воздухопловот за којшто тој оператор на воздухоплов обезбедува услуги на оперативната контрола, по можност веднаш се доставуваат до операторот на воздухопловот или овластениот претставник согласно локално договорените постапки.

ОДДЕЛ 8

Услуги на контрола на летање

SERA.8001 Примена

Услуги на контрола на летање се даваат:

- (а) на сите летови по IFR во воздушниот простор од класа A, B, C, D и E;
- (б) на сите летови по VFR во воздушниот простор од класа B, C и D;
- (в) на сите специјални летови по VFR;
- (г) на целиот аеродромски сообраќај на контролирани аеродроми.

SERA.8005 Давање услуги на контролата на летање

- (а) Со цел давање услуги на контролата на летање, единицата на контролата на летање:
 - (1) треба да има информации за планираното движење на секој воздухоплов, или за измените на тие информации, како и тековни информации за актуелното движење/напредок на секој воздухоплов;
 - (2) од примените информации ги утврдува релевантните позиции на познатите воздухоплови во однос еден на друг;
 - (3) дава одобренија и информации заради спречување на судир меѓу воздухопловите под нејзина надлежност/контрола и заради забрзување и одржување на уреден проток на сообраќајот;
 - (4) по потреба ги координира одобренијата со други единици:
 - (i) секогаш кога воздухоплов би можел да биде во колизија со сообраќајот кој се одвива под контрола на тие други единици, ако не се координираат одобренијата;
 - (ii) пред да ја префрли контролата на воздухоплов на другите такви единици.

(б) Одобренијата кои ги даваат единици на контрола на летање осигуруваат раздвојување:

- (1) меѓу сите летови во воздушниот простор од класа А и В;
- (2) меѓу летови по IFR во воздушниот простор од класа С, D и Е;
- (3) меѓу летовите по IFR и летовите по VFR во воздушен простор од класа С;
- (4) меѓу летови по IFR и специјалните летовите по VFR;
- (5) меѓу специјални летовите по VFR, освен ако надлежниот орган не пропишал поинаку;

со исклучок кога на барање од пилотот на воздухоплов и со согласност на пилотот од другиот воздухоплов и ако така пропишал надлежниот орган за класите наведени под б), во воздушниот простор од класа D и E, може да се одобри лет под услов дека, дење во визуелни метеоролошки услови, одржува сопствено раздвојување во однос на одреден дел од летот под 3050 m (10.000 ft) за време на качување или спуштање.

(в) Освен во случаи кога во близина на аеродроми може да се примени намалување на минимумите за раздвојување, единица на контрола на летање обезбедува раздвојување на еден од следните начини:

- (1) со вертикално раздвојување, кое се постигнува со доделување различни нивоа избрани од табелата за нивоа на крстарење од Додаток 3 од Анексот кон оваа регулатива, со исклучок кога корелацијата на нивоа на патека како што е пропишано овде, не се применува ако е поинаку наведено во соодветни зборници за воздухопловни информации или во одобренија на контролата на летање. Минималното вертикално раздвојување е номинално 300 m (1 000 ft) сè до и вклучително FL 410 и номинално 600 m (2 000 ft) над тоа ниво;
- (2) хоризонтално раздвојување, се постигнува:
 - (i) со лонгитудинално раздвојување, со одржување на растојание меѓу воздухопловите кои летаат долж истисти патеки, на патеки што се вкрстуваат или реципрочни патеки, изразено во време или растојание; или
 - (ii) со странично раздвојување, со одржување на воздухопловите на различни рути или во различни географски области.

SERA.8010 Минимуми за раздвојувања

- (а) Изборот на минимумите за раздвојувања заради примена во рамките на одреден дел од воздушниот простор го прави Давателот на услуги на воздухопловна навигација кој е одговорен за давање на услуги во воздушниот сообраќај, а го одобрува односниот надлежен орган.
- (б) За сообраќајот кој поминува од еден воздушен простор во друг соседен воздушен простор како и за рутите кои се поблиску до заедничката граница на соседните воздушни простори отколку до минимумите за раздвојувања кои се применливи во тие околности, изборот на минимумите за раздвојувања се прави во консултација меѓу Давателот на услуги на воздухопловна навигација кои се одговорни за давање услуги во воздушниот сообраќај во соседниот воздушен простор.
- (в) За деталите за избраните минимуми за раздвојувања и за подрачјата на нивната примена се известуваат:

- (1) предметните единици за ATS; и
- (2) пилотите и операторите на воздухопловите преку зборниците за воздухопловни информации, ако раздвојувањето се темели врз користење на одредени навигациски средства или одредени навигациски техники кои ги користат воздухопловите.

SERA.8015 Одобренија од контролата на летање

(а) Одобренијата од контролата на летање се темелат исклучиво врз условите за давање услуги на контролата на летање.

(б) Операции за кои е потребно одобрение

- (1) Одобрение од контрола на летање се добива пред извршување на контролиран лет или на дел од лет како контролиран лет. Ова одобрение се бара преку доставување на план на лет до единица на контрола на летање.
- (2) Водачот на воздухоплов ја известува АТС ако одобрение од контрола на летање не е задоволувачко. Во вакви случаи, АТС издава изменето одобрение, ако е можно.
- (3) Секогаш кога воздухоплов бара одобрение кое вклучува приоритет, се доставува известување со објаснување на потребата за таков приоритет, ако тоа го бара соодветната единица на контрола на летање.
- (4) *Можно повторно издавање на одобрение во тек на лет.* Ако, пред заминување, се очекува дека може, во зависност од расположливото гориво и повторното одобрение во тек на лет, да се донесе одлука да се продолжи летот до изменетиот аеродром на одредиште, за тоа се известуваат надлежните единици на контролата на летање, така што во планот за летот се внесува информацијата за изменетата рута (ако е позната) и изменетото одредиште.
- (5) Воздухоплов со кој се управува на контролиран аеродром не смее да вози по маневарски површини без одобрение од аеродромската контролна кула и мора да се придржува кон сите упатства дадени од страна на таа единица.

(в) Одобрение за суперсоничен лет

- (1) Одобрението од контролата на летање кое се однесува на фазата на трансоничното забрзување на еден суперсоничен лет важи најмалку до завршување на таа фаза.
- (2) Одобрението од контролата на летање кое се однесува на намалување на брзината и спуштањето на воздухоплов од надзвучно крстарење на подзвучен лет е со цел да се обезбеди непречено спуштање барем за време на суперсоничната фаза.

(г) Содржина на одобренија

Во одобрение од контролата на летање се наведува следното:

- (1) идентификација на воздухоплов, како што е наведено во планот на лет;
- (2) ограничување на одобрение;
- (3) рута на лет;
- (4) ниво(а) на лет за целата рута или дел од истата, како и промените на нивоата по потреба;
- (5) сите потребни инструкции или информации за други прашања, како што се маневрите за приод и заминување, комуникацијата и времето на истекување на одобрението.

(д) Повторување на одобренијата и информациите поврзани со безбедноста

- (1) Екипажот за летање ѝ ги повторува на контролата на летање деловите од одобренијата и инструкциите на АТС кои се однесуваат на безбедноста, а кои се пренесуваат со говорна комуникација. Секогаш се повторуваат следните точки:
 - (i) одобренијата од АТС за рутата;
 - (ii) одобренијата и инструкциите за влез, слетување, полетување, кратко чекање, поминување, возење и враќање по ист пат на која било полетно–слетна патека; и
 - (iii) полетно–слетната патека која се користи, поставувањата на висиномерот, SSR кодовите, новоделените комуникациски канали, инструкциите за нивото, инструкциите за курсот и брзината;
 - (iv) нивоата на преоѓање, без разлика дали се дадени од страна на контролорот или се содржат во емитирањето на информации на ATIS.
- (2) Другите одобренија или инструкции, вклучувајќи ги и условните одобренија и инструкции за возење по земја се повторуваат или потврдуваат на начин на кој јасно се покажува дека истите се разбрани и ќе се постапува по нив.
- (3) Контролорот го слуша повторувањето за да провери дека екипажот на летањето правилно го разбрал одобрението или инструкциите и веднаш презема мерки за исправање на кое било отстапување утврдено за време на повторувањето.
- (4) Не се бара говорно повторување на пораките од CPDLC, освен ако ANSP не утврди поинаку.

(ф) Координација на одобренијата

- (1) Одобрението од контролата на летање се координира меѓу единиците на контролата на летање за да се опфати целата рута на воздухопловот или определен дел од истата како што е опишано во одредбите од (2) до (6).
- (2) Воздухоплов добива одобрение за целата рута до аеродромот на првото предвидено слетување:
 - (i) кога пред заминувањето било можно да се координира одобрението меѓу сите единици под чија контрола ќе биде воздухопловот; или
 - (ii) кога постои разумна гаранција дека ќе се изврши претходна координација меѓу оние единици под чија контрола воздухопловот дополнително ќе дојде;
- (3) Кога не е постигната координација од точка (2), или истата не е предвидена, воздухопловот добива одобрение само до точката до која координацијата разумно е загарантирана; пред да стигне до таа точка, или на таа точка, воздухопловот добива дополнително одобрение, при што ако е соодветно се даваат и инструкции за чекање.
- (4) Кога така е пропишано од единица на АТС, воздухопловот стапува во контакт со следната единица на контролата на летање заради добивање на последователно одобрение пред точката на примопредавање.
 - (i) Додека го добива последователното одобрение, воздухопловот ја одржува неопходната двонасочна комуникација со тековната единица на контролата на летање.
 - (ii) Одобрението кое е дадено како последователно одобрение за пилотот мора да биде јасно препознатливо како такво.

- (iii) Освен ако не се координирани, последователните одобренија не влијаат врз првобитниот профил на летот на воздухопловот во кој било воздушен простор, освен во воздушниот простор на единицата на контролата на летање која е одговорна за давање на следното одобрение.
- (5) Кога воздухоплов планира да замине од аеродром во контролирана област и да влезе во друга контролирана област во рок од триесет минути, или во друг утврден временски период според договорот меѓу односните центри на обласните контроли на летање, координација со следниот центар на обласната контрола на летање се врши пред да се издаде одобрението за заминување...
- (6) Кога некој воздухоплов планира да замине од контролирана област заради лет вон контролиран воздушен простор, па потоа повторно да влезе во истата или друга контролирана област, може да се даде одобрение од точката на заминување до аеродромот на првото предвидено слетување. Ова одобрение или измените на истото се применуваат само на оние делови на летот кои се вршат во контролиран воздушен простор.

SERA.8020 Придржување кон планот на лет

- (a) Освен под услови предвидени во точките (б) и (г), воздухоплов се придржува кон актуелниот план на лет или важечкиот дел од актуелниот план на лет доставен за контролиран лет, освен ако не е побарана измена и е добиено одобрение од надлежната единица на контролата на летање или освен ако не се појави опасна ситуација за која се потребни итни постапки од воздухопловот, во кој случај, веднаш штом дозволуваат околностите, после извршување на тие итни мерки, надлежната единица за ATS се известува за преземените мерки, како и за тоа дека мерките се преземени поради настанатата ситуација на опасност
 - (1) Освен ако надлежниот орган не издаде поинакво одобрение или надлежната единица на контролата на летање не даде поинакви инструкции, контролираните летови, колку што е можно:
 - (i) кога се на утврдена ATS рута се вршат долж дефинираната централна линија (оска) на таа рута, или
 - (ii) кога се на која било друга рута се вршат директно помеѓу навигациските средства и/или точките кои ја дефинираат таа рута..
 - (2) Освен ако надлежниот орган не издаде поинакво одобрение или надлежната единица на контролата на летање не даде поинакви инструкции, воздухоплов кој лета долж делот од ATS рута дефиниран врз основа на повеќекректен сенасочен радиопредавател, го префрла своето примарно навигациско водење од уредот зад воздухопловот на оној напред на воздухопловот, или онолку колку што е оперативно изводливо на точката на промена, ако е утврдена.
 - (3) За отстапувањата од условите наведени во точка (2) се известува надлежната единица за ATS.
- (б) *Ненамерни измени.* Во случај контролиран лет ненамерно да отстапи од неговиот актуелен план на летот, се преземаат следните мерки:
 - (1) Отстапување од патека: ако воздухопловот е вон патеката, веднаш се преземаат мерки за прилагодување на курсот на воздухопловот со цел да се врати на патеката што е можно поскоро.
 - (2) Промена на вистинска брзина на летање: ако просечната вистинска брзина на летање на ниво на крстарење помеѓу точките за јавување се менува или се очекува да се промени за плус или минус 5 проценти од вистинската брзина на летање од онаа наведена во планот на летот, за ова се известува надлежната единица за ATS.
 - (3) Измена во пресметката на време: ако проценетото време за следната важечка точка за пријавување, границата на воздухопловно-информативниот регион или аеродромот на одредиштето, во зависност што е прво, има грешка за повеќе од 3 минути од она за кое е известена ATS, или од некое друго време пропишано од надлежниот орган

за или е пропишано врз основа на регионални спогодби за воздухопловна навигација, надлежната единица за ATS веднаш се известува за променетата процена на времето.

- (4) Покрај ова, кога постои ADS-C спогодба, надлежната единица за ATS автоматски се известува за ова и тоа преку линија за пренос на податоци – *data link*, секогаш кога доаѓа до измени над граничните вредности утврдени во ADS-C спогодбата

(б) *Планирани измени.* Барањата за измени на план на лет ги содржат следните податоци:

- (1) Измена на нивото на крстарење: идентификација на воздухопловот; бараното ново ниво на крстарење и брзината на крстарење на тоа ниво, ревидирани предвидени времиња (ако е можно) на границите на следниот воздухопловно-информативен регион.

(2) Промена на рута:

- (i) *Непроменето одредиште:* идентификација на воздухопловот; правила на летање; опис на нова рута на лет, вклучувајќи ги и податоците за односниот план на лет, започнувајќи со позицијата од која започнува бараната промена на рутата; ревидираните предвидени времиња и сите останати важни податоци;
- (ii) *Променето одредиште:* идентификација на воздухопловот; правила на летање; опис на новата рута на лет до аеродромот на изменетото одредиште, вклучувајќи ги и податоците за односниот план на лет започнувајќи од позицијата од која започнува бараната промена на рутата; изменетите предвидени времиња; алтернативниот аеродром(и); сите останати важни податоци;

(г) *Вложување на временските услови под VMC.* Кога е очигледно дека лет во VMC не е можно да се изврши согласно актуелниот план на летот, лет по VFR кој се извршува како контролиран лет:

- (1) бара изменето одобрение кое ќе му овозможи на воздухопловот да продолжи да лета во услови на VMC до одредиштето или до алтернативниот аеродром, или да го напушти воздушниот простор во кој се бара одобрение од АТС; или
- (2) ако не може да се добие одобрение согласно а), продолжува да лета во VMC и ја известува надлежната единица на АТС за постапката која се презема, било за да се напушти односниот воздушен простор или за да слета на најблискиот соодветен аеродром; или
- (3) ако се извршува во контролирана област, бара дозвола да лета како специјален VFR лет; или
- (4) бара одобрение за летање согласно правилата за летање по инструменти.

SERA.8025 Пријавување на позиција

- (а) Освен ако не е изземен од страна на надлежниот орган или надлежната единица за ATS согласно условите кои тој надлежен орган ги утврдува, контролиран лет кај надлежната единица за ATS известува што е можно поскоро, за времето и нивото на поминување на секоја утврдена задолжителна точка за известување, заедно со кои било други барани податоци. Јавувањето на позицијата се прави на ист начин и за дополнителните точки кога тоа го бара надлежната единица за ATS. Во недостаток на утврдени точки за јавување, јавувањето на позицијата се прави во временски интервали пропишани од страна на надлежниот орган или утврдени од страна на надлежната единица за ATS.

- (1) Контролираните летови кои на надлежната единица за ATS ѝ даваат податоци за нивната позиција преку линија за пренос на податоци –*data link*, само на барање даваат известувања за позицијата преку говорна комуникација.

SERA.8030 Престанок на контрола

Контролиран лет, освен кога слетува на контролиран аеродром, веднаш ја известува надлежната единица на контролата на летање кога престанува да е предмет на услуги на контролата на летање.

SERA.8035 Комуникации

- (а) Воздухоплов кој лета како контролиран лет одржува постојана говорна комуникација воздух–земја на соодветниот канал за комуникација и воспоставува двонасочна комуникација ако е потребно, со надлежната единица на контрола на летање, освен ако односниот ANSP не пропише поинаку во врска со воздухоплов кој претставува дел од сообраќајот во зоната на аеродром на контролиран аеродром.

- (1) Условот воздухоплов да одржува говорна комуникација воздух–земја останува во сила по воспоставување на CPDLC.

- (б) Земјите–членки се придржуваат кон соодветните одредби за прекин на комуникацијата, кои се донесени согласно Чикашката конвенција. Комисијата, најдоцна до 31 декември 2015 година, предлага заеднички европски процедури за спроведување на наведените одредби на ICAO во законодавството на Унијата.

ОДДЕЛ 9

Услуги за информации за лет

SERA.9001 Примена

- (а) Услугите за информации за лет ги даваат соодветните единици за ATS на сите воздухоплови врз кои тие информации најверојатно би влијаеле, а кои:

- (1) се обезбедуваат со услуги на контролата на летање; или

- (2) на поинаков начин им се познати на единиците за ATS.

- (б) Приемот на информации за лет не го ослободуваат водачот на воздухопловот од ниедна одговорност и водачот на воздухопловот ја носи крајната одлука за која било предложена измена во планот на летот.

- (в) Кога единиците за ATS даваат и услуги за информации за лет и услуги на контрола на летање, давањето услуги на контролата на летање има предност пред давањето услуги за информации за лет, секогаш кога тоа го бара службата за давањето услуги на контролата на летање.

SERA.9005 Обем на услугите за информации за лет

- (а) Услугите за информации за лет опфаќаат давање релевантни:
- (1) информации на SIGMET и AIRMET;
 - (2) информации за пред еруптивна вулканска активност, вулкански ерупции и за облаците од вулкански пепел;
 - (3) информации за испуштање во атмосферата на радиоактивни материјали или отровни хемикалии;
 - (4) информации за измените во поглед на достапноста на радио навигациски услуги;
 - (5) информации за измени на условите на аеродромите и придружните објекти, вклучувајќи ги и информациите за состојбата на аеродромските површини за движење кога се под снег, мраз или поголемо количество вода;
 - (6) информации за слободни балони без екипаж;
- и кои било други информации кои би можеле да влијаат врз безбедноста.
- (б) Услугите за информации за лет кои им се даваат на воздухопловите, покрај наведеното под точка (а), опфаќаат и давање на информации во врска со:
- (1) пријавените временски услови и временска прогноза за аеродромот на заминување, одредиште или алтернативните аеродроми;
 - (2) опасностите од судир на воздухопловите кои летаат во воздушниот простор од класа C, D, E, F и G;
 - (3) лет над водени површини, сè додека е можно и кога тоа го бара пилотот, сите информации кои стојат на располагање, како што е знакот за повикување, позицијата, стварната патека, брзината итн. на површинските пловни објекти во таа област.
- (в) Услугите за информации за лет кои се даваат на летовите по VFR го опфаќаат, покрај наведеното во (а), и давањето на расположливи информации за условите на сообраќајот и временските услови долж рутата на летот, кои најверојатно ќе оневозможат летање согласно правилата за визуелно летање.

**SERA.9010 Услуги за автоматско емитување на информации
во зона на аеродроми (ATIS)**
(Automatic terminal information service – ATIS)

- (а) Користење на ATIS пораки во директни емитувања на прашање/одговор
- (1) Кога тоа го бара пилотот, расположливите ATIS пораките ги пренесува соодветната единица за ATS.
 - (2) Секогаш кога се дава услугата Voice–ATIS и/или D–ATIS:
 - (i) воздухопловот го потврдува приемот на информациите, по воспоставување на комуникација со единицата за ATS која дава услуги на приодната контрола на летање, аеродромската контролна кула или аеродромската служба за информации за лет (AFIS), како што е соодветно;
 - (ii) соодветната единица за ATS, кога одговара на воздухоплов кој го потврдува приемот на ATIS порака или, во случај на воздухоплов што пристигнува, во некое друго време кое надлежниот орган може да го пропише, му дава на воздухопловот податоци за моменталната поставеност на висиномерот.

(3) Информациите кои се содржат во актуелниот ATIS, за кои односниот воздухоплов го потврдил приемот, не треба да се вклучат во директното емитирање до воздухопловот, со исклучок на податоците за поставеноста на висиномерот, кои се даваат согласно (2).

(4) Ако воздухоплов потврдува прием на ATIS кои повеќе не се актуелни, секој податок од информациите кој треба да се ажурира веднаш се пренесува до воздухопловот.

(6) ATIS за воздухоплови кои пристигнуваат и заминуваат

ATIS пораките кои содржат податоци и за пристигнување и за заминување се состојат од следните елементи на информации наведени по наведениот редослед:

(1) името на аеродромот;

(2) индикатор за пристигнување и/или заминување;

(3) тип на договор, ако комуникацијата се врши преку D-ATIS;

(4) ознака;

(5) времето на набљудување, по потреба;

(6) видот на природ(и) кои треба да се очекуваат;

(7) полетно-слетната патека (полетно-слетни патеки) која (кои) се користи (користат); состојба на системот за застанување на воздухоплов кој претставува потенцијална опасност, ако постои;

(8) значајни услови на површината на полетно-слетната патека и, по потреба, кочењето;

(9) доцнење заради чекање, ако е потребно;

(10) преодно ниво, ако е применливо;

(11) други битни оперативни информации;

(12) правец и брзина на ветерот при површина, вклучувајќи ги и значајните варијации и, ако има на располагање површински сензори за ветер за одредени делови од полетно-слетната патека (полетно-слетните патеки) која (кои) се користи (користат), а операторите на воздухопловите ги бараат тие информации, се наведува полетно-слетната патека и делот/секцијата од полетно-слетната патека на која се однесуваат информациите;

(13) видливоста и, кога е применливо, RVR ⁽¹⁾;

(14) моменталните временски услови ⁽⁴⁾;

(15) облаците под 1 500 m (5 000 ft) или под најголемата минимална секторска апсолутна висина, во зависност што е поголемо; кумулонимбус; ако небото е темно, вертикална видливост, ако има ⁽¹⁾;

(16) температурата на воздухот;

(17) температурата на точката на росење;

(18) поставеноста на висиномерот;

⁽⁴⁾ Овие елементи се заменуваат со изразот "CAVOK" кога следните услови се појавуваат истовремено во периодот на набљудување: (а) видливост, 10 km или повеќе, а најниската видливост не е пријавена; (б) без облаци од оперативна важност; (ц) без временски услови значајни за воздухопловството.

(19) сите расположливи информации за значајни метеоролошки појави во зоните за приод и почетно качување, вклучувајќи го и проместувањето на ветерот, како и информациите за најновите временски услови од оперативна важност;

(20) прогнозата за трендот, ако е достапна; и

(21) посебните инструкции на ATS.

(в) ATIS за воздухоплови кои пристигнуваат

ATIS пораките кои содржат само податоци за пристигнување, се состојат од следните елементи на информации по наведениот редослед:

(1) име на аеродром;

(2) индикатор за пристигнување;

(3) тип на договор, ако комуникацијата се врши преку D-ATIS;

(4) ознака;

(5) време на набљудување, ако е потребно;

(6) вид на приод(и) кои треба да се очекуваат;

(7) главни полетно-слетни патеки; состојба на систем за застанување на воздухоплов кој претставува потенцијална опасност, ако постои;

(8) значајни услови на површината на полетно-слетната патека и, по потреба, кочење;

(9) доцнење заради чекање, по потреба;

(10) преодно ниво, ако е применливо;

(11) други битни оперативни информации;

(12) правец и брзина на ветерот при површина, вклучувајќи ги и значајните измени и, ако има на располагање површински сензори за ветер за одредени делови од полетно-слетната патека (полетно-слетни патеки) која (кои) се користи (користат), а операторите на воздухопловите ги бараат тие информации, се наведува полетно-слетната патека и делот од полетно-слетната патека на која се однесуваат информациите;

(13) видливоста и, по потреба, RVR ⁽¹⁾;

(14) моменталните временски услови ⁽⁶⁾;

(15) облаци под 1 500 m (5 000 ft) или под најголема минимална секторска апсолутна висина, во зависност што е поголемо; кумулониimbus; ако небото е темно, вертикална видливост, ако е достапна ⁽¹⁾;

(16) температура на воздухот;

(17) температурата на точката на росење;

⁽⁵⁾ Овие елементи се заменуваат со изразот "CAVOK" кога следните услови се појавуваат истовремено во времето на набљудување: (а) видливост, 10 km или повеќе, а најниската видливост не е пријавена; (б) без облаци од оперативна важност; (ц) без временски услови значајни за воздухопловството.

(18) поставеност на висиномер;

(19) сите расположливи податоци за значајни метеоролошки појави во зоните за приод и почетно качување, вклучувајќи го и прекршувањето на ветерот и информациите за најновите временски услови од оперативна важност;

(20) прогноза за трендот, ако постои; и

(21) посебни инструкции на ATS.

(г) ATIS за воздухоплови во заминување

ATIS пораки кои содржат само податоци за заминување се состојат од следните елементи на информации по наведениот редослед:

(1) име на аеродром;

(2) индикатор за заминување;

(3) тип на договор, ако комуникацијата се врши преку D-ATIS;

(4) ознака;

(5) време на набљудување, по потреба;

(6) полетно-слетна патека (полетно-слетни патеки) која (кои) се користи (користат) за полетување; состојбата на системот за застанување на воздухоплов кој претставува потенцијална опасност, ако постои;;

(7) значајни услови на површината на полетно-слетната патека која се користи за полетување и, по потреба, кочење;

(8) доцнење заради чекање, по потреба;

(9) преодно ниво, ако е применливо;

(10) други битни оперативни информации;

(11) правец и брзина на ветерот при површината, вклучувајќи ги и значајните измени и, ако има на располагање површински сензори за ветер за одредени делови од полетно-слетната патека (полетно-слетните патеки) која (кои) се користи (користат), а операторите на воздухопловите ги бараат тие информации, се наведува полетно-слетната патека и делот од полетно-слетната патека на која се однесуваат информациите;

(12) видливост и, по потреба, RVR ⁽¹⁾;

(13) моментални временски услови ⁽⁶⁾;

(14) облаци под 1 500 m (5 000 ft) или под најголемата минимална секторска апсолутна висина, во зависност што е поголемо; кумулониimbus; ако небото е темно, вертикалната видливост, ако постои ⁽¹⁾;

(15) температура на воздухот;

(16) температура на точката на росата;

⁽⁶⁾ Овие елементи се заменуваат со изразот "CAVOK" кога следните услови се појавуваат истовремено во периодот на набљудување: (а) видливост, 10 km или повеќе, а најниската видливост не е пријавена; (б) без облаци од оперативна важност; (ц) без временски услови значајни за воздухопловството.

- (17) поставеност на висиномерот;
- (18) сите расположливи податоци за значајни метеоролошки појави во зоните за приод и почетно качување, вклучувајќи го и прекршувањето на ветерот;
- (19) прогноза за трендот, ако постои; и
- (20) посебни инструкции на ATS.

ОДДЕЛ 10

Услуги за тревога

SERA.10001 Примена

- (a) Услугите за тревога ги даваат единиците за ATS:
 - (1) на сите воздухоплови за кои се обезбедени услуги на контролата на летање;
 - (2) колку што е можно, на сите други воздухоплови кои предале план на лет или кои на поинаков начин им се познати на службите за ATS; и
 - (3) на секој воздухоплов за кој се знае, или се верува, дека е предмет на незаконско постапување.

SERA.10005 Информации за воздухоплови кои летаат во близина на воздухоплов во опасност

- (a) Кога единица за ATS ќе утврди дека воздухоплов е во опасност, другиот воздухоплов за кој се знае дека се наоѓа во близина на односниот воздухоплов, со исклучок на предвиденото во точка (б), се известува, што е можно најбрзо, за видот на опасноста.
- (б) Кога единица за ATS знае или верува дека воздухопловот е предмет на незаконско постапување, во комуникацијата воздух—земја на АТС не се наведува природата на опасноста, освен ако не била наведена во пораките на односниот воздухоплов и ако е сигурно дека таквото укажување нема да ја влоши ситуацијата.

ОДДЕЛ 11

Попречување, опасни непредвидени ситуации и пресретнување

SERA.11001 Незаконско постапување

- (a) Воздухоплов кој е предмет на незаконско постапување настојува да го постави транспондерот на код 7500 и да ја извести надлежната единица на ATS за сите значајни околности поврзани со истото, како и за секое отстапување од актуелниот план на летот наложено со околностите, со цел да ѝ се овозможи на единицата за ATS да му даде предност на воздухопловот и да го сведе на минимум конфликтот со други воздухоплови.
- (б) Ако воздухоплов е предмет на незаконско постапување, водачот на воздухопловот се обидува да слета веднаш штом е тоа изводливо на најблискиот соодветен аеродром или на назначен аеродром определен од страна на надлежниот орган, освен ако околностите во воздухопловот не наложуваат поинаку.

SERA.11005 Давање услуги на воздухоплов во случај на опасност

- (a) Ако се знае или се верува дека воздухоплов е во опасност, вклучувајќи и ако е предмет на незаконско постапување, единиците за ATS му посветуваат максимално внимание на воздухопловот, му помагаат и му даваат предност пред другите воздухоплови, во склад со околностите.
- (б) Кога ќе дојде до незаконско постапување на воздухоплов или постои сомнеж за незаконско постапување, единиците за ATS веднаш постапуваат по барањата на воздухопловот. Информациите во врска со безбедно **вршење** на летот продолжуваат и понатаму да се пренесуваат и се преземаат соодветни мерки со цел да се забрза извршувањето на сите фази од летот, особено безбедно слетување на воздухопловот.
- (в) Кога ќе дојде до незаконско постапување на воздухоплов или постои сомнеж за незаконско постапување, единиците за ATS, согласно договорените постапки на локално ниво, веднаш го известуваат соодветниот надлежен орган определен од страна на земјата и ги разменуваат потребните информации со операторот на воздухопловот или неговиот определен претставник.

SERA.11010 Непредвидени ситуации за време на лет

Заскитан или неидентификуван воздухоплов

- (a) Веднаш штом единица за ATS прими известување за заскитан воздухоплов, таа ги презема сите потребни мерки како што е наведено во кратки црти во точка (1) и (3), со цел да му помогне на воздухопловот и да го заштити неговиот лет.
- (1) Ако не е позната позицијата на воздухопловот, единицата за ATS:
 - (i) се обидува да воспостави двонасочна комуникација со воздухопловот, освен ако веќе не постои ваква комуникација;
 - (ii) ги користи сите расположливи средства за да ја утврди позицијата на воздухопловот;
 - (iii) ги известува другите единици за ATS, во чија област можеби воздухопловот заскитал или може да заскита, земајќи ги предвид сите чинители кои би можеле да влијаат врз навигацијата на воздухопловот во тие околности;
 - (iv) ги известува, согласно договорените постапки на локално ниво, соодветните воени единици и им го доставува поднесениот план на летот, како и останатите информации во врска со заскитаниот воздухоплов;
 - (v) бара од единиците спомнати во (iii) и (iv) и од другите воздухоплови во лет помош за воспоставување на комуникација со воздухопловот и за одредување на неговата позиција.
- (2) Исто така, условите наведени во (1)(iv) и (1)(v) се применуваат и на единиците за ATS, кои се известени согласно (1)(iii).
- (3) Откако ќе се утврди позицијата, единицата за ATS:
 - (i) го известува воздухопловот за неговата позиција и за поправните мерки кои треба да ги преземе. Ова известување се доставува веднаш штом ATS ќе утврди дека постои можност за пресретнување или друга опасност по безбедноста на воздухопловот; и
 - (ii) по потреба, ги доставува до другите единици за ATS и соодветните воени единици релевантните информации за заскитаниот воздухоплов, како и за сите известувања дадени на тој воздухоплов.

- (б) Веднаш штом единицата за ATS открие неидентификуван воздухоплов во својата област, таа настојува да го утврди идентитетот на воздухопловот, ако е тоа потребно заради давање услуги на ATS, или ако тоа го бараат воените власти согласно договорените постапки на локално ниво. За таа цел, единицата за ATS, согласно околностите, ги презема следниве мерки:
- (1) се обидува да воспостави двонасочна комуникација;
 - (2) се распрашува за летот кај другите единици за ATS во рамките на воздухопловно информативниот регион и бара помош од истите за воспоставување на двонасочна комуникација;
 - (3) се распрашува за летот кај другите единици за ATS, кои даваат услуги на соседните воздухопловно информативни региони и бара помош од истите за воспоставување на двонасочна комуникација.
 - (4) се обидува да добие информации од другите воздухоплови во таа област;
 - (5) единицата за ATS, по потреба, ја известува соодветната воена единица веднаш штом ќе го утврди идентитетот на воздухопловот.
- (в) Во случај на заскитан или неидентификуван воздухоплов, се зема предвид и можноста дека воздухопловот е предмет на незаконско постапување. Ако единицата за ATS смета дека заскитаниот или непознатиот/неидентификуваниот воздухоплов може да е предмет на незаконско постапување, за ова веднаш го известува надлежниот орган определен од земјата, согласно договорените постапки на локално ниво.

SERA.11015 Пресретнување

- (а) Освен услугите за пресретнување и придружба кои му се даваат на воздухоплов на барање, пресретнувањето на цивилните воздухоплови се регулира со соодветни законски прописи и административни директиви кои ги издаваат земјите—членки согласно Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, а особено член 3(г) од истата, согласно кој договорните земји на ICAO, при објавување на законските прописи за своите државни воздухоплови, се обврзуваат дека постојано водат сметка за безбедноста на навигацијата на цивилни воздухоплови.
- (б) Водачот на пресретнат цивилен воздухоплов:
- (1) веднаш ги следи инструкциите кои ги добива од воздухопловот пресретнувач, толкувајќи ги и одговарајќи на визуелните сигнали согласно спецификациите од табелите S11-1 и S11-2;
 - (2) по можност ја известува соодветната единица за ATS;
 - (3) се обидува да воспостави радиоврска со воздухопловот пресретнувач или со соодветната единица за контрола на пресретнување, упатувајќи општ повик на фреквенцијата за случај на опасност 121,5 MHz, наведувајќи го идентитетот на пресретнатиот воздухоплов и видот на летот; а ако не се воспостави врска и ако е можно, го повторува овој повик на фреквенцијата за случај на опасност 243 MHz;
 - (4) ако е опремен со SSR транспондер, го избира режимот (Mode) A, код 7700, освен ако соодветната единица за ATS не издаде поинакви инструкции;
 - (5) ако е опремен со ADS-B или ADS-C, ја одбира соодветната функција за опасност, ако постои, освен ако соодветната единица за ATS не издаде поинакви инструкции;

Сигнали кои ги праќа воздухопловот пресретнувач и одговори на пресретнатиот воздухоплов

<i>Сер.</i>	<i>Сигнали на воздухопловот ПРЕСРЕТНУВАЧ</i>	<i>Значење</i>	<i>Одговори на ПРЕСРЕТНАТИОТ воздухоплов</i>	<i>Значење</i>
1	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Нишање на воздухоплов и брзо палење и гасење на навигациските светла во неправилни интервали (и на светлата за слетување, во случај на хеликоптер) од позиција незначително над и пред и вообичаено, лево од пресретнатиот воздухоплов (или десно ако воздухопловот кој се пресретнува е хеликоптер) а, после потврден одговор за прием, се изведува бавно хоризонтално свртување налево (или надесно во случај на хеликоптер) кон саканиот курс на летот. <i>Забелешка 1</i> Метеоролошките услови или теренот може да бараат од воздухопловот пресретнувач да ги промени позициите и правецот на вртење дадени погоре во Серија 1. <i>Забелешка 2</i> Ако пресретнатиот воздухоплов не е во состојба да држи чекор со воздухопловот пресретнувач, пресретнувачот треба да изведе серија на свртувања (racetrack patterns) и да го заниша воздухопловот секој пат кога го поминува пресретнатиот воздухоплов.	Ве пресретнувам Следете ме.	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Нишање на воздухопловот и брзо палење и гасење на навигациските светла во неправилни временски интервали и следење.	Разбрано, ќе постапам по инструкциите.
2	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Брз маневар од пресретнатиот воздухоплов кој се состои од свртување во качување под агол од 90 степени или поголем без пресекување на линијата на летот на пресретнатиот воздухоплов.	Можете да продолжите	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Нишање на воздухопловот.	Разбрано, ќе постапам по инструкциите.
3	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Извлекување на стојниот трап (ако има) со запалени светла за слетување и прелетување на ПСП која се користи или, ако пресретнатиот воздухоплов е хеликоптер, се прелетува областа за слетување на хеликоптерот. Во случај на хеликоптери, хеликоптерот	Слетајте на овој аеродром	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Извлекување на стојниот трап (ако постои), со запалени светлата за слетување и следење на воздухопловот пресретнувач и ако, после прелетувањето на ПСП која се користи или областа за слетување на хеликоптерот, се смета дека	Разбрано, ќе постапам по инструкциите.

	пресретнувач изведува период за слетување, и почнува да лебди блиску до областа за слетување.		слетувањето е сигурно, се продолжува со слетување.	
--	---	--	--	--

Табела S11–2

Сигнали кои ги праќа пресретнатиот воздухоплов и одговори на воздухопловот пресретнувач

Сер.	Сигнали на ПРЕСРЕТНАТИОТ воздухоплов	Значење	Одговори на воздухопловот ПРЕСРЕТНУВАЧ	Значење
4	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Вовлекување на стојниот трап (ако постои), и брзо палење и гасење на светлата за слетување додека се прелетува преку ПСП која се користи или, областа за слетување на хеликоптери на висина поголема од 300 m (1 000 ft), но не над 600 m (2 000 ft) (во случај на хеликоптер, на висина поголема од 50 m (170 ft), но не над 100 m (330 ft) над нивото на аеродромот и продолжува да кружи над ПСП која се користи или областа за слетување на хеликоптер. Ако не е во состојба да ги пали и гаси светлата за слетување, тоа се прави со кои било други расположливи светла.	Аеродромот кој сте го определиле е несоодветен	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Ако е пожелно пресретнатиот воздухоплов да го следи воздухопловот пресретнувач до алтернативниот аеродром, воздухопловот - пресретнувач го вовлекува стојниот трап (ако постои) и ги користи сигналите од Серија 1, пропишани за воздухоплов пресретнувач. Ако се донесе одлука да се остави пресретнатиот воздухоплов, воздухопловот пресретнувач ги користи сигналите од Серија 2, пропишани за воздухоплов пресретнувач.	Разбрано, следете ме. Разбрано, можете да продолжите
5	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Палење и гасење на сите расположливи светла во правилни интервали, но на начин кој се разликува од светлата кои брзо се палат и гасат (трепкаво светло).	Не можам да постапам по инструкциите	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Ги користи сигналите од Серија 2, пропишани за воздухоплов пресретнувач.	Разбрано
6	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Палење и гасење на сите расположливи светла во неправилни интервали.	Во опасност сум	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Ги користи сигналите од Серија 2, пропишани за воздухоплов пресретнувач.	Разбрано

- (в) Ако која било инструкција, примена преку радиоврска од кој било извор, е во спротивност со оние кои со визуелни сигнали ги дава воздухопловот пресретнувач, пресретнатиот воздухоплов е должен веднаш да побара објаснување, продолжувајќи да се придржува кон визуелните инструкции кои ги дава воздухопловот пресретнувач.
- (г) Ако која било инструкција, примена преку радиоврска од кој било извор, е во спротивност со оние кои преку радиоврска ги дава воздухопловот пресретнувач, пресретнатиот воздухоплов е должен веднаш да побара објаснување, продолжувајќи да се придржува кон инструкциите од воздухопловот пресретнувач дадени преку радиоврска.
- (д) Ако за време на пресретнувањето е воспоставена радиоврска, но не постои можност за комуникација на заеднички јазик, се прават обиди да се проследат инструкциите, да се потврди приемот на инструкциите и битните информации со користење на фрази и изговори наведени во табелата S11–3, така што секоја фраза се емитува два пати.

Табела S11–3

Изрази кои ги користи воздухопловот ПРЕСРЕТНУВАЧ			Изрази кои ги користи ПРЕСРЕТНАТИОТ воздухоплов		
Израз	Изговор ⁽¹⁾	Значење	Израз	Изговор ⁽¹⁾	Значење
CALL SIGN	<u>KOL</u> SAJN	Кој е вашиот повикувачки знак?	CALL SIGN (call sign) ⁽²⁾	<u>KOL</u> SA-IN (call sign)	Мојот повикувачки знак е (повикувачкиот знак)
FOLLOW	<u>FOL</u> -OU	Следи ме	WILCO постапувам по упатството	<u>VIL</u> -KO	Разбрав
DESCEND	<u>DI</u> -SEND	Спуштај се за слетување	Will comply постапувам по упатството		
			CAN NOT	<u>KEN</u> -NOTT	Не можам да постапам по упатствата
YOU LAND	<u>JU</u> -LEND	Слетај на овој аеродром	REPEAT	<u>RI</u> -PIT	Повторете го вашето упатство
			AM LOST	<u>EM</u> LOST	Позиција непозната
PROCEED	<u>PRO</u> -SID	Можете да продолжите			
			MAYDAY	<u>MEJ</u> DEJ	Во опасност сум
			HIJACK ⁽³⁾	<u>HAJDJEK</u>	Киднапиран сум
			LAND (име на аеродромот)	LEND (име на аеродромот)	Барам слетување на (име на аеродромот)
			DESCEND	<u>DI</u> -SEND	Барам спуштање

1. Во втората колона, слогот кој треба да се нагласи е подвлечен.
2. Повикувачкиот знак кој се бара да се даде е оној кој се користи во радиотелефонската комуникација со единиците за ATS и одговара на регистарската ознака на воздухопловот наведена во планот на летот.
3. Имајќи ги предвид околностите може да не е дозволено ниту се препорачува да се користи фразата "HIJACK".

(f) Веднаш штом единицата за ATS дознае дека воздухоплов е пресретнат во нејзината област на одговорност, таа согласно околностите презема некои од следните мерки:

- (1) се обидува да воспостави двонасочна комуникација со пресретнатиот воздухоплов со сите расположливи средства, вклучувајќи ја и радиофреквенцијата за случај на опасност 121,5 MHz, освен ако таа комуникација не е веќе воспоставена;
- (2) го известува пилотот на пресретнатиот воздухоплов за пресретнувањето;
- (3) воспоставува контакт со единицата за контрола на пресретнување, одржувајќи двонасочна комуникација со воздухопловот пресретнувач и ги доставува расположливите информации за воздухопловот;
- (4) по потреба, пренесува пораки меѓу воздухопловот пресретнувач или единицата за контрола на пресретнување и пресретнатиот воздухоплов;
- (5) во непосредна соработка со единицата за контрола на пресретнување, ги презема сите потребни мерки да се осигури безбедноста на пресретнатиот воздухоплов;
- (6) ги известува единиците на ATS, кои даваат услуги во соседните воздухопловно информативни региони, ако по се изгледа дека воздухопловот заскитал од тие соседни воздухопловно информативни области.

(e) Веднаш штом единицата за ATS дознае дека воздухоплов е пресретнат вон нејзината област на надлежност, таа согласно околностите презема некои од следните мерки:

- (1) ја известува единицата на ATS, која дава услуги во воздушниот простор во кој доаѓа до пресретнување, и ѝ ги дава расположливите информации кои ќе помогнат во идентификација на воздухопловот, и бара од неа да преземе мерки согласно наведеното во (f);

- (2) пренесува пораки меѓу пресретнатиот воздухоплов и соодветната единица за ATS, единицата за контрола на пресретнување или воздухопловот пресретнувач.

ОДДЕЛ 12

Услуги поврзани со метеорологија — Набљудувања од воздухоплов и извештаи со говорна комуникација

SERA.12001 Видови на набљудувања од воздухоплов

- (а) Следните набљудувања од воздухоплов се вршат за време на која било фаза од лет:

- (1) посебни набљудувања од воздухоплов; и
- (2) останати не рутински набљудувања од воздухоплов.

SERA.12005 Посебни набљудувања од воздухоплов

- (а) Сите воздухоплови вршат посебни набљудувања и за нив испраќаат известувања, секогаш кога наидуваат или се соочуваат со следните услови:

- (1) умерена или јака турбуленција; или
- (2) умерено или јако замрзнување; или
- (3) силен планински бран; или
- (4) бури со грмежи, без град, кои се скриени, замаскирани, распространети или во појаси на невреме; или
- (5) бури со град, кои се скриени, замаскирани, распространети или во појаси на невреме; или
- (6) силен виор од прашина или силна песочна бура; или
- (7) облак од вулкански прав; или
- (8) вулканска активност пред ерупција или вулканска ерупција.

- (б) По потреба, надлежните органи пропишуваат и други појави, за кои сите воздухоплови известуваат кога ќе најдат или ќе се соочат со истите.

SERA.12010 Останати нерутински набљудувања од воздухоплов

Кога други метеоролошки појави кои не се наведени во SERA.12005 (а), како на пример проместување на ветрот, а кои според мислењето на водачот на воздухопловот можат да влијаат врз безбедноста или да имаат значително влијание врз ефикасноста на операциите на други воздухоплови, водачот на воздухопловот, веднаш штом е можно, за тоа ја известува соодветната единица за ATS.

SERA.12015 Известување за набљудувања од воздухоплови преку говорна комуникација

- (а) Набљудувањата од воздухоплов се пријавуваат за време на лет, за време на набљудувањето или што е можно поскоро по тоа.

- (б) Набљудувањата од воздухоплов се пријавуваат како известувања од воздух, согласно техничките спецификации наведени во Додаток 5.

SERA.12020 Размена на известувања од воздух

- (а) Единиците за ATS ги пренесуваат, што е можно поскоро, посебните и нерутинските известувања од воздух:
- (1) на другите воздухоплови на кои тие може да се однесуваат;
 - (2) на соодветното метеоролошко биро за набљудување (MWO); и
 - (3) на другите односни единици за ATS.
- (б) Преносот на пораките до воздухопловите се повторува на одредена фреквенција и се продолжува со повторувањето во временски интервал кој го утврдува односната единица за ATS.
-

Додаток 1

Сигнали

1. СИГНАЛИ ЗА ОПАСНОСТ И ИТНОСТ

1.1. Општо

- 1.1.1. И покрај наведеното во одредбите од 1.2 и 1.3, воздухоплов во опасност ги користи сите расположливи средства за да привлече внимание, да ја објави својата позиција и да добие помош.
- 1.1.2. Постапките за телекомуникациски пренос на сигналите за опасност и итност се во согласност со Том II од Анекс 10 кон Чикашката конвенција.

1.2. Сигнали за опасност

- 1.2.1. Следните сигнали, било да се користат заедно или посебно, значат дека се заканува сериозна и неизбежна опасност и дека е потребна итна помош:
 - (а) сигнал емитиран со радиотелеграфија или со кој било друг начин за сигнализирање, кој се состои од групата SOS (... — — — ... со Морзевата азбука);
 - (б) радиотелефонски сигнал за опасност, кој се состои од изговорениот збор MAYDAY;
 - (в) порака за опасност испратена преку линија за пренос на податоци — *data link* која го пренесува значењето на зборот MAYDAY;
 - (г) црвени светлечки ракети или петарди, испукани поединечно и во кратки интервали.
 - (д) светлечки падобран со црвени светла.
 - (ѓ) поставување на транспондерот на режим (Mode) A, код 7700.

1.3. Сигнали за итност

- 1.3.1. Следните сигнали, било да се користат заедно или посебно, значат дека воздухоплов сака да извести за проблемите кои го присилуваат да слета без да бара итна помош:
 - (а) повторливо вклучување и исклучување на светлата за слетување; или
 - (б) повторливо вклучување и исклучување на навигациските светла на начин кој се разликува од брзо палење и гасење на навигациските светла (трепкаво светло).
- 1.3.2. Следните сигнали, било да се користат заедно или посебно, значат дека воздухопловот има многу итна порака која сака да ја испрати, а која се однесува на безбедноста на брод, воздухоплов или друго возило, или на лице во воздухопловот, односно во неговото видно поле:
 - (а) сигнал генериран/емитиран со радиотелеграф или кој било друг начин за сигнализирање, кој се состои од групата XXX (— .. — — .. — — .. — со Морзевата азбука);
 - (б) радиотелефонски сигнал за итност кој се состои од изговорени зборови PAN, PAN;
 - (в) порака за итност испратена преку канал за пренос на податоци — *data link*, со која се пренесува значењето на зборовите PAN, PAN.

2. ВИЗУЕЛНИ СИГНАЛИ КОИ СЕ КОРИСТАТ ДА ПРЕДУПРЕДАТ ВОЗДУХОПЛОВ КОЈ БЕЗ ДОЗВОЛА ЛЕТА ИЛИ САМО ШТО НЕ ВЛЕГОЛ ВО, УСЛОВНО ЗАБРАНЕТА, ЗАБРАНЕТА ИЛИ ОПАСНА ЗОНА

2.1. Кога се користат визуелни сигнали, и дење и ноќе, за да предупредат воздухоплов кој без дозвола лета или само што не влегол во, условно забранета, забранета или опасна зона, со серија на проектили испукани од земја во интервали од по 10 секунди, кои сите при распрскувањето даваат црвена и зелена светлост или свездички, се предупредува воздухоплов дека неовластено лета или само што не влегол во условно забранета, забранета или опасна зона и дека мора да преземе онакви корективни мерки кои се неопходни.

3. СИГНАЛИ ЗА СООБРАЌАЈОТ НА АЕРОДРОМ

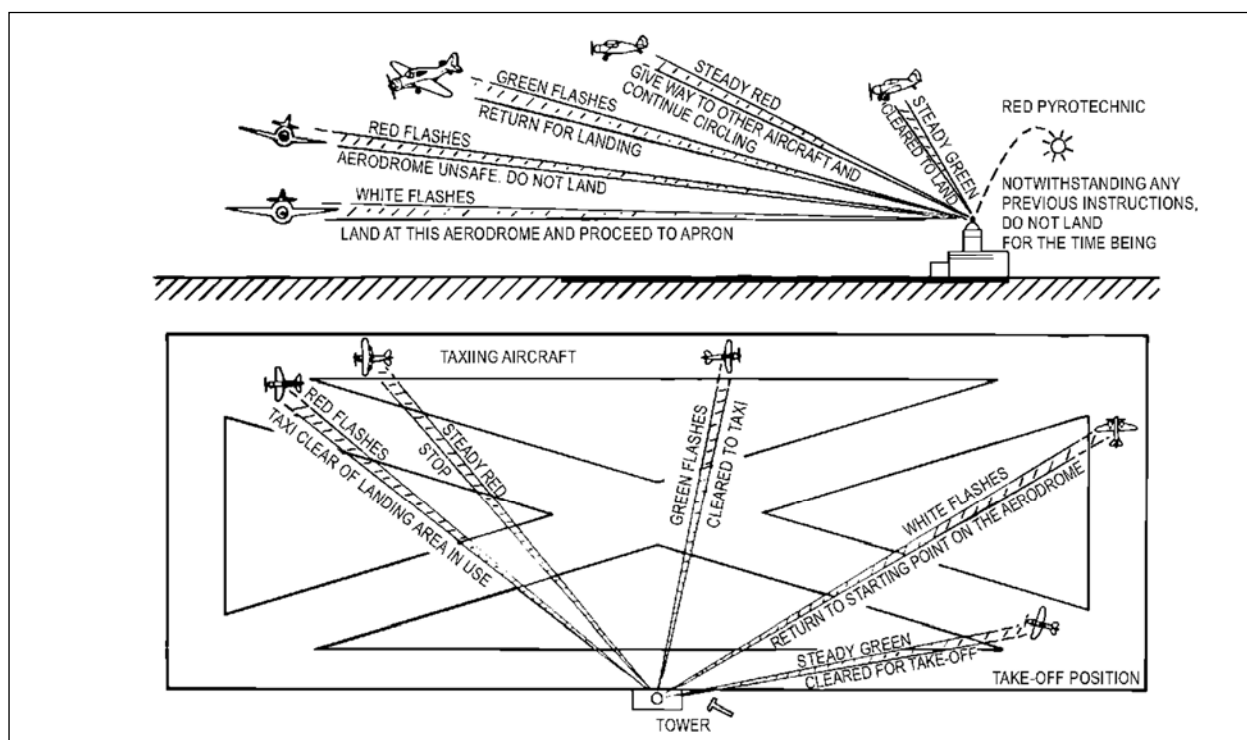
3.1. Светлечки и пиротехнички сигнали

3.1.1. Инструкции

Табела AP 1 – 1

Светло		Од аеродромската контрола до:	
		Воздухоплов во лет	Воздухоплов на земја
Насочено кон односниот воздухоплов (види слика A1-1)	Непрекинато зелено светло	Одобрено слетување	Одобрено полетување
	Непрекинато црвено светло	Дајте предност на другиот воздухоплов и продолжете да кружите.	Застанете
	Серија од трепкаво зелено светло	Вратете се за слетување(*)	Одобрено возење по земја
	Серија од трепкаво црвено светло	Не слетувајте, несигурен аеродром	Напуштете ги површините за слетување кои се користат
	Серија од трепкаво бело светло	Слетајте на овој аеродром и возете до платформата(*)	Вратете се на почетната точка на аеродромот
Црвени пиротехнички ракети		Не слетувајте сега, без оглед на сите претходни упатства	

* Одобренијата за слетување и возење по земја ќе бидат навремено дадени



Слика А1 – 1 (види 4.1.1)

Превод на текстот од слика А1–1

Red pyrotechnic	Црвени светлечки ракети
Notwithstanding any previous instructions, do not land for the time being	без оглед на сите претходни упатства, сега не слетувај
Steady green	Непрекинато зелено светло
Cleared to land	Одобрено слетување
Steady red	Непрекинато црвено светло
Give way to other aircraft and continue circling	Дајте му предност на другиот воздухоплов, продолжете со кружење
Green flashes	Зелено трепкаво светло
Return for landing	Вратете се за слетување
Red flashes	Црвено трепкаво светло
Aerodrome unsafe, do not land	Небезбеден аеродром, не слетувајте
White flashes	Бело трепкаво светло
Land at this aerodrome and proceed to apron	Слетајте на овој аеродром и возете до платформата
Taxiing aircraft	Воздухоплов кој вози по земја
Steady green	Непрекинато зелено светло
Cleared for take-offs	Одобрени полетувања
White flashes	Бело трепкаво светло
Return to starting point on the aerodrome	Вратете се на почетната точка на аеродромот
Green flashes	Зелено трепкаво светло
Cleared to taxi	Одобрено возење по земја
Steady red	Постојано црвено светло
Stop	Запрете
Red flashes	Црвено трепкаво светло

Taxi clear of landing area in use	Напуштете ги површините за слетување кои се во употреба
Tower	Кула
Take-off position	Позиција за полетување

3.1.2. Потврдување на прием од страна на воздухоплов

(а) Кога лета:

(1) дење:

- со нишање/мавтање на крилата на воздухопловот, освен во основниот и завршниот дел од приодот;

(2) ноќе:

- два пати ги вклучува и исклучува светлата за слетување или, ако нема такви, два пати ги вклучува и исклучува навигациските светла.

(б) Кога е на земја:

(1) дење:

- со придвижување на крилата или кормилото за правец;

(2) ноќе:

- два пати го вклучува и исклучува светлата за слетување или, ако нема, два пати ги вклучува и исклучува навигациските светла.

3.2. Визуелни сигнали на земја

3.2.1. *Забрана за слетување*

- 3.2.1.1. Хоризонтална, црвена, квадратна табла со жолти дијагонални пруги (слика А1–2), кога е истакната во сигналната зона означува дека е забрането слетување и дека забраната може да се продолжи.



Слика А1–2

3.2.2. *Потреба од посебни мерки за претпазливост за време на приод или слетување*

- 3.2.2.1. Хоризонтална, квадратна, црвена табла, со една жолта дијагонална пруга (слика А1–3), кога се прикажува во сигналната област означува дека поради лоша состојба на маневарската површина, или поради други причини, мора да се биде посебно внимателен при приодот за слетување или при слетувањето.



Слика А1–3

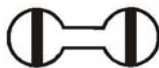
3.2.3. *Користење на ПСП-и и патеки за возење*

- 3.2.3.1. Хоризонтална бела табла во облик на два круга поврзани со пречка (слика А1–4), кога се прикажува во сигнална област означува дека од воздухопловите се бара да слетуваат, полетуваат и возат само по ПСП-и и патеките за возење.



Слика А1–4

- 3.2.3.2. Истата хоризонтална бела табла во облик на два круга поврзани со пречка како во 3.2.3.1, но со црни попречни линии и во двата круга (слика А1–5), кога се прикажува во сигнална област означува дека од воздухопловите се бара да слетуваат и полетуваат само од ПСП-и, но и дека другите маневри не се ограничени да се вршат на ПСП-и и патеките за возење.



Слика А1–5

3.2.4. *Затворени ПСП-и или патеки за возење*

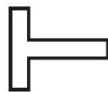
- 3.2.4.1. Крстови нацртани со контрастна боја, жолта или бела (слика А1–6), хоризонтално поставени на ПСП-и и патеките за возење или на делови од истите, означуваат несоодветна површина за движење на воздухопловите.



Слика А1–6

3.2.5. *Насоки за слетување и полетување*

- 3.2.5.1. Хоризонтално поставен знак во облик на буквата "Т", во бела или портокалова боја (слика А1–7), го означува правецот кој воздухопловите треба да го користат за слетување и полетување, кој мора да е во правец кој е паралелен со подолгата вертикална страна од буквата "Т". За слетување и полетување ноќе, поставената буква "Т" е или осветлена или истакната со бели светилки.



Слика А1–7

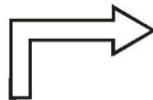
- 3.2.5.2. Група од два броја (слика А1–8), поставени вертикално на аеродромската контролна кула или во нејзина близина, знак со кој на воздухопловите кои се на маневарската површина им се означува правецот за полетување, изразен во единици од по 10 степени на магнетскиот правец, заокружен на поблиската десетка.

09

Слика A1–8

3.2.6. Движење надесно

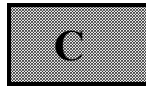
- 3.2.6.1. Кога се прикажува во сигналната област, или хоризонтално на крајот од ПСП или на патеката која се користи, стрелка на десно во воочлива боја (слика A1–9) означува дека треба да се сврти надесно пред слетување и после полетување.



Слика A1–9

3.2.7. Пријавно биро за ATS

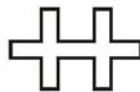
- 3.2.7.1. Буквата "C" во црна боја, поставена вертикално на жолта позадина (слика A1–10) ја покажува локацијата каде се предаваат извештаите за лет.



Слика A1–10

3.2.8. Летање на едрилици

- 3.2.8.1. Двоен бел крст поставен хоризонтално (слика A1–11) на сигналната област означува дека аеродромот се користи за летање на едрилици и дека летањето е во тек.



Слика A1–11

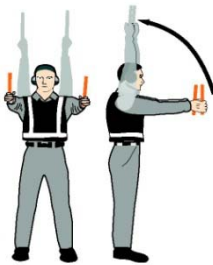
4. СИГНАЛИ ЗА ПАРКИРАЊЕ

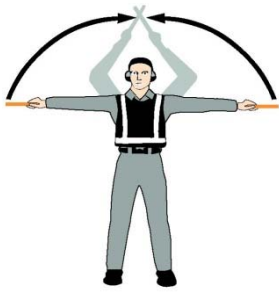
4.1. Од сигналист/паркер до воздухоплов

- 4.1.1. Овие знаци се наменети да ги користи сигналистот/паркерот со раце и осветлени палки, во зависност што е потребно, со цел да му го олесни на пилотот набљудувањето, а сигналистот е свртен со лице кон воздухопловот на позиција:

- (а) за воздухоплови со фиксни крила, тој стои пред левото крило (на левата страна од воздухопловот) во видното поле на воздухопловот, од каде пилотот најдобро го гледа; и
- (б) за хеликоптери, стои пред хеликоптерот на место каде пилотот може најдобро го гледа.

- 4.1.2. Пред да ги користат следните сигнали, сигналистот/паркерот проверува дека областа во која треба да го води воздухопловот е чиста од предмети кои воздухопловот постапувајќи согласно SERA.3301(A) може да ги удри.

	1. Постапувај по упатствата од сигналистот(*) Десна рака испружена вертикално над главата на сигналистот со палката насочена нагоре; а палката во левата рака ја придвижува покажувајќи надолу кон телото. (*) Забелешка. – Со овој знак сигналистот кој се наоѓа кај врвот на крилото на воздухопловот му дава знак на пилотот/паркерот/операторот на возилото за туркање назад дека нема пречки воздухопловот да се движи до/од местото за паркирање.
	2. Постави се пред мене Двете раце целосно испружени напред со палките насочени нагоре над главата на сигналистот.
	3. Продолжете до следниот сигналист или според упатствата од кулата/контролата на земја Двете раце испружени и кренати нагоре; се придвижуваат на страна, покажувајќи со палките во правецот на следниот сигналист или на површина за возење.
	4. Возете право напред Раце свиткани во лактите, лесно раширени а палките се движат горе – доле од висина на градите до главата.

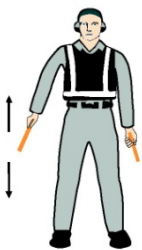
	5 (а). Свртете лево (од гледна точка на пилотот) Десната рака и палката се испружени на страна под агол од 90 степени во однос на телото, а со левата рака се прави знакот "вози напред". Брзината на движењето со левата рака ја означува брзината на свртување.
	5 (б). Свртете десно (од гледна точка на пилотот) Левата рака и палката се испружени на страна под агол од 90 степени во однос на телото, а со десната рака се изведува знакот "вози напред". Брзината на движењето со десната рака ја означува брзината на свртување.
	6(а). Застанете Рацете и палките се испружени на страна под агол од 90 степени во однос на телото, и пополека се придвижуваат кон горе додека палките не се прекрстат над главата.
	6(б). Веднаш застанете Нагло движење на испружените раце и палките нагоре додека палките не се прекрстат над главата.

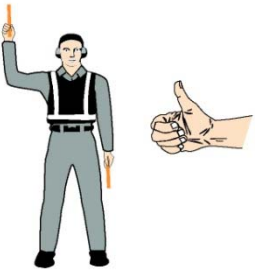
	7(а). Кочете Рака свиткана во лакотот и крената малку над висината на рамениците, со отворена дланка, а кога сигналистот е сигурен дека е воспоставен визуелен контакт со екипажот, тој ја стега дланката во тупаница. и не го менува движењето сè додека не добие потврда од екипажот, со подигнати палци, дека знакот е примен.
---	---

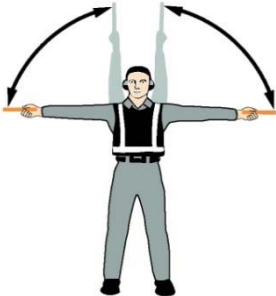
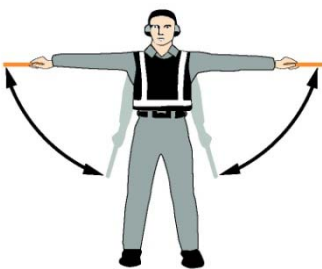
	7(б). Отпуштете ги сопирачките Рака свиткана во лакотот и крената малку над висината на рамениците со стисната тупаница. Кога ќе се оствари визуелен контакт со екипажот на летање, се отвора тупаницата.и не се менува положбата сè додека не добиете потврда за прием од страна на екипажот на летање со "подигнати палци" нагоре.
---	--

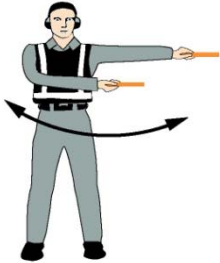
	8(а). Подлошките се поставени Рацете се испружени вертикално над главата, а палките се придвижуваат една кон друга сè додека не се допрат. Сигналистот мора да добие од екипажот потврден знак за прием на сигналот.
--	---

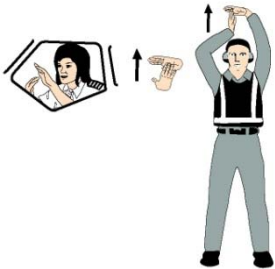
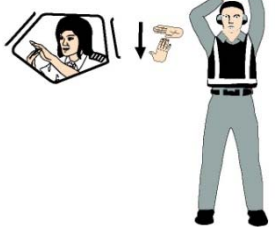
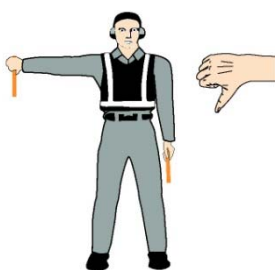
	8 (б). Подлошките се тргнати Рацете се испружени вертикално над главата, а палките се помрдуваат една од друга (се оддалечуваат) на страна. Подлошките не смее да се тргнат сè додека не се добие одобрение од екипажот.
---	--

	9. Придвижете ги моторите Со десната рака свиткана во лакотот во висина на главата и со палката нагоре се прават кружни движења, а левата рака истовремено се подига над висина на главата и со прсти се покажува кој мотор да се придвижи.
	10. Запрете ја работата на моторите Испружената рака кон напред во висина на рамениците се помрднува до врвот на левото раме, а со палката се поминува преку вратот до врвот на десното раме, со движење слично на сечење.
	11. Успорете Двете раце со палките се движат горе – доле слично на тапкање, и тоа од висина на половината кон колениците.
	12. Намалете го гасот на моторот(ите) на назначената страна Двете раце скоро спуштени, со дланките свртени накај земјата; десната или левата рака се движат горе – доле, во зависност од тоа на која страна треба да се намали гасот на моторите.

	13. Возете право наназад Со двете раце поставени пред телото во висина на половината се прават кругови кон напред. За прекинување на возењето наназад се користат сигналите од 6а или 6б.
	14 (а). Возете наназад со опашката надесно Левата рака е испружена кон земјата, а десната рака се спушта и дига со повторување на движењата, од вертикална положба над главата до хоризонтална положба нанапред.
	14 (б). Возете наназад со опашката налево Десната рака е испружена кон земјата, а левата рака се спушта и дига со повторување на движењата, од вертикална положба над главата до хоризонтална положба нанапред.
	15. Потврдувам/сè е во ред, продолжете (*) Десната рака е крената во висина на главата, свиткана во лакотот, со палецот или палката испружени нагоре; левата рака е спуштена до телото. (*) Овој сигнал се користи и како технички/помошен комуникациски сигнал

	16. Лебдете во место(*) Двете раце и палките се испружени хоризонтално на страна под агол од 90 степени во однос на телото. _____ (*) Се користи за лебдење на хеликоптери.
	17. Кревајте се(*) Двете раце и палките се испружени хоризонтално на страна под агол од 90 степени во однос на телото, а дланките се свртени нагоре и се придвижуваат нагоре. Брзината на движењето на рацете од хоризонтална положба кон горе ја означува брзината на качување. _____ (*) Се користи за лебдење на хеликоптери.
	18. Спуштајте се(*) Двете раце и палките се испружени хоризонтално на страна под агол од 90 степени во однос на телото, а дланките се свртени кон земја, движејќи се надолу. Брзината на движењето на рацете надолу ја означува брзината на спуштање. _____ (*) Се користи за лебдење на хеликоптери.
	19 (а). Возете хоризонтално налево (од гледна точка на пилотот) (*) Десната рака е испружена хоризонтално на страна под агол од 90 степени во однос на десната страна на телото, а со левата рака се прават движења во правец на десната, со движења слични на метење. _____ (*) Се користи за лебдење на хеликоптери.

	19 (б). Возете хоризонтално надесно (од гледна точка на пилотот) (*) Левата рака е испружена хоризонтално на страна под агол од 90 степени во однос на левата страна на телото, а со десната рака се прават движења во правец на левата, со движења слични на метење. (*) Се користи за лебдење на хеликоптери.
	20. Слетајте (*) Рацете се испружени и прекрстени пред телото, со палките насочени кон доле. (*) Се користи за лебдење на хеликоптери.
	21. Задржете ја позицијата/чекајте Рацете со палките се наплно испружени надолу под агол од 45 степени во однос на телото. Останете во оваа положба сè додека не е сигурно воздухопловот да се упати на следниот маневар.
	22. Слободни сте Сигналистот салутира со десната рака и одржува визуелен контакт со екипажот, се додека воздухопловот не започне со возење.

	23. Не допирајте ги командите за управување (технички/помошен сигнал за комуникација) Десната рака е испружена над главата со затворена тупаница или држи палка во хоризонтална положба, а левата рака останува покрај телото.
	24. Вклучете го напојувањето (технички/помошен сигнал за комуникација) Рацете се испружени над главата; левата рака се отвора хоризонтално, а врвовите на прстите од десната рака се движат кон и ја допираат отворената дланка на левата рака (правејќи ја буквата "Т"). Во ноќни услови, може да се користат светлечки палки за да се формира буквата "Т" над главата.
	25. Исклучете го напојувањето (технички/помошен сигнал за комуникација) Рацете се испружени над главата; левата рака е отворена хоризонтално, а врвовите на прстите од десната рака ја допираат отворената дланка на левата рака (правејќи ја буквата "Т"); потоа десната рака се одалечува од левата. Напојувањето не се исклучува се додека не се добие одобрение од екипажот. Во ноќни услови, може да се користат светлечки палки за да се формира буквата "Т" над главата.
	26. Негативен одговор (технички/помошен сигнал за комуникација) Десната рака е испружена настрана во висина на рамениците под агол од 90 степени во однос на телото, со палката или палецот насочени во правец кон земјата, а левата рака останува до телото.

	27. Воспоставете комуникација преку интерфон (технички/помошен сигнал за комуникација) Двете раце се испружени под агол од 90 степени во однос на телото, и се движат према главата се додека со дланките не се покријат двете уши.
	28. Отворете/затворете ги скалите (технички/помошен сигнал за комуникација) (*) Левата рака е испружена над главата под агол од 45 степени, а десната рака од положба покрај телото со движење слично на метење се придвижува кон врвот на левото рамо. (*) Овој сигнал е наменет главно за воздухоплови со вградени скали во предниот дел.

4.2. Од пилотот на воздухоплов до сигналистот/паркерот

4.2.1. Овие сигнали ги користи пилотот во пилотската кабина, обично со раце кои сигналистот/паркерот мора да ги гледа, а по потреба може да се осветлени како би можел сигналистот/паркерот полесно да ги воочи.

4.2.1.1. Кочници

- (a) *Користење на кочници:* Подигната рака со испружени прсти, хоризонтално пред лицето, а потоа раката се стиска во тупаница.
- (б) *Кочници отпуштени:* Подигната рака стисната во тупаница, хоризонтално пред лицето, а потоа прстите се испружаат.

4.2.1.2. Подметнувачи

- (a) *Поставување на подметнувачи:* Рацете испружени, со дланките свртени нанадвор, се вкрстуваат пред лицето.
- (б) *Отстранување на подметнувачи:* Рацете вкрстени пред лицето, со дланките свртени нанадвор, се рашируваат на страна.

4.2.1.3. Подготвен за придвижување на моторите

- (a) Подигање на соодветен број на прсти од едната рака го покажува бројот на моторот кој треба да се придвижи.

4.3. Технички/помошни знаци за комуникација

4.3.1. Сигналите со раце се користат само за техничките/помошните сигнали за комуникација кога не може да се воспостави говорна комуникација.

4.3.2. Сигналистот/паркерот мора да добие потврда од екипажот на летање, што се однесува на техничките/помошните знаци за комуникација.

5. СТАНДАРДНИ СИГНАЛИ СО РАЦЕ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ

5.1. Следните сигнали со раце се утврдени како минимум кој се бара за комуникација во случај на опасност помеѓу командирот на специјалната единица ARFF / ARFF пожарникарите и екипажот во пилотската кабина и/или кабинскиот персонал на загрозењот воздухоплов. Сигналите со рака за ARFF за случај на опасност кои се наменети за екипажот во пилотската кабина, треба да се даваат од предната лева страна на воздухопловот.

	1. Се препорачува евакуација Евакуацијата се препорачува врз основа на процената на надворешната ситуација која ја дава заповедникот на специјалната единица на службата за спасување и противпожарната служба во воздухопловот. Раката е испружена од телото хоризонтално, со дланката крената на ниво на очите. Се дава знак со движење на раката, под агол наназад. Другата рака останува до телото. Ноќе – исти движења со осветлени палки.
	2. Се препорачува запирање Се препорачува прекин на евакуацијата која е во тек. Запрете го движењето на воздухопловот или останатите активности кои се во тек. Рацете се пред главата – Прекрстени во зглобовите. Ноќе – исти движења, со осветлени палки.

	3. Ситуацијата е под контрола Нема надворешни докази кои укажуваат на опасност или "сè е в ред – (<i>all-clear</i>)". Рацете се испружени кон надвор и кон доле под агол од 45 степени во однос на телото. Рацете истовремено се мрдаат кон внатре, под струк, сè додека не се прекрстат во зглобовите, а потоа се испружуваат кон надвор во почетната позиција. Ноќе – исти движења со осветлени палки.
	4. Пожар Десната рака и палката се движат во различни правци, (со движења на вентилатор – се опишува форма на осумка), од висина на рамениците кон колената, а истовремено палката во левата рака го покажува местото на пожарот. Ноќе – исти движења со осветлени палки.

Додаток 2

Слободни балони без екипаж

1. КЛАСИФИКАЦИЈА НА СЛОБОДНИ БАЛОНИ БЕЗ ЕКИПАЖ

1.1. Слободните балони без екипаж се класифицираат како (види Слика AP2-1)

- (а) *лесни*: слободни балони без екипаж кои носат товар од еден или повеќе пакети со комбинирана маса помала од 4 kg, освен ако не се квалификувани како тешки балони согласно (в) (2), (3) или (4); или
- (б) *средно тешки*: слободни балони без екипаж кои носат товар од два или повеќе пакети со комбинирана маса од 4 kg или повеќе, но помала од 6 kg, освен ако не се квалификувани како тешки балони согласно (в) (2), (3) или (4); или
- (в) *тешки*: слободни балони без екипаж кои носат товар, кој:
 - (1) е со комбинирана маса од 6 kg или повеќе; или
 - (2) опфаќа пакет од 3 kg или повеќе; или
 - (3) опфаќа пакет од 2 kg или повеќе со површинска густина поголема од 13 g на квадратен сантиметар, која се определува со делење на вкупната маса во грамови од пакетот на товарот со површината во квадратни сантиметри на неговата најмала површина.
 - (4) користи јаже или друг уред за бeseње на товарот што бара ударна сила од 230 N или повеќе за да го одвои обесениот товар од балонот.

2. ОПШТИ ОПЕРАТИВНИ ПРАВИЛА

- 2.1. Слободен балон без екипаж не смее да лета без соодветно одобрение од земјата од каде се пушта балонот.
- 2.2. Слободен балон без екипаж, кој не е лесен балон, кој исклучиво се користи во метеоролошки цели и лета на начин препишан од страна на надлежниот орган, не смее да лета преку територијата на друга земја без соодветно одобрение издадено од таа друга земја.
- 2.3. Одобрението наведено во 2.2. се добива пред пуштањето на балонот, кога реално се очекува, при планирање на летот, дека балонот може да одлета во воздушниот простор над територијата на друга земја. Одобрението може да се добие за серија на летови со балонот или за посебен вид повторливи летови, на пр., летови со балони заради атмосферски испитувања.
- 2.4. Слободен балон без екипаж лета согласно условите кои ги утврдила земјата на регистрација и земјата(земјите) која(кои) се прелетува (прелетуваат).
- 2.5. Слободен балон без екипаж не смее да лета на начин на кој со удар на балонот, или кој било дел од истиот, вклучувајќи го и товарот, по површината на земјата ќе претставува опасност по лица или имот.
- 2.6. Тежок слободен балон без екипаж не смее да лета преку отворени мориња без претходна координација со ANSP(s).

КАРАКТЕРИСТИКИ		НОСИВОСТ (килограми)					
		1	2	3	4	5	6 или повеќе
БЕСЕЊЕ со ЈАЖЕ или со ДРУГО S 230 Њутни или ПОВЕЌЕ		ТЕЖОК					
НОСИВОСТ ПО ПАКЕТ	ПОВРШИНСКА ГУСТИНА поголема од 13g/cm ²						
ПРЕСМЕТКА НА ПОВРШИНСКА ГУСТИНА МАСА (g) Површина со најмала плотност (cm²)	ПОВРШИНСКА ГУСТИНА помала од 13g/cm ²	ЛЕСЕН		СРЕДЕН			
КОМБИНИРАНА МАСА (ако Бесењето ИЛИ Површинската густина ИЛИ Масата по пакет не се фактори)							

3. ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧУВАЊА И УСЛОВИ ЗА ОПРЕМА

3.1. Тежок слободен балон без екипаж не смее да лета без одобрение од ANSP на или низ кое било ниво под 18 000 m (60 000 ft) барометарска висина, на кое:

- (а) има облаци или појави на затемнување со покриеност поголема од четири осмини од небото; или
- (б) хоризонталната видливост е помала од 8 км.

3.2. Тежок или средно тежок слободен балон без екипаж не смее да се отпушти на начин на кој тој ќе лета пониско од 300 m (1 000 ft) над густо населени области на градови или, населби или села или над собир на луѓе на отворено кои не се поврзани со летањето.

3.3. Тежок слободен балон без екипаж не смее да лета освен:

- (а) ако не е опремен со најмалку два уреда или системи за прекинување на летот, било да се автоматски или со нив се управува од далечина, кои работат независно еден од друг;
- (б) за полиетиленски балони без притисок, за прекин на летот се користат најмалку две методи, системи, уреди или комбинации од истите, кои функционираат независно една од друга;
- (в) ако обвивката на балонот не е опремена со радарско рефлексивен(и) уред(и) или радарско рефлексивен материјал, кој ќе создаде ехо до радарот на земја кој работи во опсег на фреквенција од 200 MHz до 2.700 MHz, и/или ако балонот не е опремен со други уреди кои ќе му овозможат на операторот постојано следење вон опсегот на радарот на земја

3.4. Тежок слободен балон без екипаж не смее да лета во следните услови:

- (а) во област каде се користи SSR опрема на земја, освен ако балонот не е опремена со транспондер на секундарен надзорен радар, со можност за известување на барометарската висина, кој постојано работи на доделен код, или кој може да биде вклучен, кога е потребно, од страна на станицата за следење; или
- (б) во област каде се користи ADS-B опрема на земја, освен ако балонот не е опремена со ADS-B предавател, со можност за известување на барометарската висина, кој постојано работи на доделена код, или кој може да биде вклучен, кога е потребно, од страна на станицата за следење.

3.5. Слободен балон без екипаж, кој е опремен со антена на собирање, за чиј прелом во која било точка е потребна сила поголема од 230 N, не смее да лета, освен ако на антената има обоени знаменца за сигнализирање или ленти кои се прикачени на растојание не поголемо од 15 м.

3.6. Тежок слободен балон без екипаж не смее да лета под 18 000 м (60 000 ft) барометарска висина, ноќе или во кој било друг период кој надлежниот орган го пропишува, освен ако балонот и неговите додатоци и товарот, без разлика дали тие се одвојуваат за време на летањето, не се осветлени.

3.7. Тежок слободен балон без екипаж кој е опремен со уред за бесење (освен многу воочливо обоен отворен падобран) подолг од 15 м, не смее да лета ноќе под 18 000 м (60 000 ft) барометарска висина, освен ако уредот за бесење не е означен со наизменични пруги обоени со многу воочливи бои или ако нема закачени обоени знаменца.

4. ПРЕКИНУВАЊЕ НА ЛЕТОТ

4.1. Операторот на тежок слободен балон без екипаж ги активира соодветните уреди за прекинување на лет од точка 3.3 (а) и (б):

- (а) кога ќе се утврди дека временските услови се понеповолни од оние пропишани за летање;
- (б) ако заради дефект или која било друга причина, понатамошното летање претставува опасност за воздушниот сообраќај или за лицата или имотот на земја; или
- (в) пред неовластен влез во воздушниот простор на територијата на друга земја.

5. ИЗВЕСТУВАЊЕ ЗА ЛЕТ

5.1. Известување пред лет

- 5.1.1. Навремено известување за планиран лет на слободен балон без екипаж од средно тешка или тешка категорија се доставува до надлежната единица за ATS, најмалку седум дена пред датумот на планираниот лет.
- 5.1.2. Известувањето за планираниот лет ги опфаќа следните информации, кои може да ги побара надлежната единица за ATS:
- (а) идентификација на летот на балонот или кодот на називот на проектот;
 - (б) класификација и опис на балонот;
 - (в) SSR код, адреса на воздухопловот или NDB фреквенцијата, по потреба;
 - (г) име и телефонски број на операторот;
 - (д) место на пуштање на балонот;
 - (ѓ) предвиденото време на пуштање (или времето на започнување и завршување на повеќекратни пуштања);
 - (е) број на балоните кои треба да се пуштат/ и предвидениот временски интервал помеѓу пуштањата (ако станува збор за повеќекратни пуштања);
 - (ж) очекуваниот правец на искачување;
 - (з) ниво(нивоа) на крстарење (барометарска висина);
 - (с) предвиденото поминато време за поминување на 18 000 m (60 000 ft) барометарска висина или за достигнување на нивото на крстарење, ако е на или под 18 000 m (60 000 ft), заедно со предвидената локација. Ако операцијата се состои од континуирани пуштања, времето кое треба да се внесе е предвиденото време кога првиот и последниот во серијата ќе го достигне соодветното ниво (на пр. 122136Z–130330Z);
 - (и) предвидениот датум и време на завршување на летот и планираната локација на областа на ударот/спасување. Во случај на балони кои вршат долготрајни летови, заради што датумот и времето на завршување на летот и местото на ударот не можат точно да се предвидат, се користи поимот "долготраен лет". Ако се предвидува повеќе од една локација на областа на ударот/спасувањето, секое место треба да се наведе заедно со соодветното предвидено време на ударот. Ако треба да има серија на континуирани удари, времето кое треба да се внесе е она предвидено за првиот и последниот удар во серијата (на пр., 070330Z–072300Z).
- 5.1.3. Секоја измена во податоците во известувањето пред пуштање на балонот согласно 5.1., се доставува до надлежната единица за ATS, најмалку 6 часа пред предвиденото време за пуштање или во случај на испитувања на соларни или космички пречки кои опфаќаат елемент на критично време, најмалку 30 минути пред предвиденото време на започнување на операцијата.

5.2. Известување за пуштање балон

- 5.2.1. Веднаш по пуштање на средно тежок или тежок слободен балон без екипаж, операторот ја известува надлежната единица за ATS за следното:
- (а) идентификацијата на летот на балонот;

- (б) местото на пуштање;
- (в) вистинското време на пуштање;
- (г) предвиденото време за поминување на 18 000 m (60 000 ft) барометарска висина, или предвиденото време за достигнување на нивото на крстарење, ако е на или под 18 000 m (60 000 ft) и предвиденото место; и
- (д) секоја измена на податоците кои се претходно доставени согласно 5.1.2 (е) и (ж).

5.3. Известување за откажување

- 5.3.1. Операторот ја известува надлежната единица за ATS, веднаш кога ќе дознае за откажување на планиран лет на средно тежок или тежок слободен балон без екипаж, кој претходно е најавен согласно 5.1.

6. ЕВИДЕНЦИЈА И ИЗВЕШТАИ ЗА ПОЗИЦИЈА

- 6.1. Операторот на тежок слободен балон без екипаж, кој лета на или под 18 000 m (60 000 ft) барометарска висина, ја следи патеката на летот на балонот и на барање на ATS доставува извештај за позицијата на балонот. Освен ако ATS не бара извештаи за позицијата на балонот во почести временски интервали, операторот ја евидентира позицијата на секои 2 часа.
- 6.2. Операторот на тежок слободен балон без екипаж кој лета на или под 18 000 m (60 000 ft) барометарска висина, го следи напредокот на летот на балонот и на барање на ATS доставува извештај за позицијата на балонот. Освен ако ATS не бара извештаи за позицијата на балонот во почести временски интервали, операторот ја евидентира позицијата на секои 24 часа.
- 6.3. Ако позицијата не може да се евидентира согласно 6.1. и 6.2., операторот веднаш ја известува надлежната единица за ATS. Ова известување ја содржи последната снимена позиција. Надлежната единица за ATS веднаш се известува штом повторно ќе се воспостави следењето.
- 6.4. Еден час пред почетокот на планирано спуштање на тежок слободен балон без екипаж, операторот до надлежната единица за ATS ги доставува следните податоци во врска со балонот:
 - (а) моментална географска позиција;
 - (б) моментално ниво (барометарска висина);
 - (в) предвидено време за влез во област со барометарска висина од 18 000 m (60 000 ft), ако е применливо;
 - (г) предвидено време и место на удар со земја.
- 6.5. Операторот на тежок или средно тежок слободен балон без екипаж ја известува надлежната единица за ATS за завршување на операцијата.

Додаток 3

Табела за нивоа на крстарење

1.1. Нивоата на крстарење кои треба да се земат предвид се следните:

Патека (*)											
Од 000 степени до 179 степени						Од 180 степени до 359 степени					
IFR летови			VFR летови			IFR летови			VFR летови		
Ниво			Ниво			Ниво			Ниво		
FL	Стапки	Метри	FL	Стапки	Метри	FL	Стапки	Метри	FL	Стапки	Метри
010	1000	300	—	—	—	020	2000	600	—	—	—
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
итд	итд	итд				итд	итд	итд			

(*) Магнетната патека, или, во поларните области на географски широчини поголеми од 70 степени и во рамките на проширувањата на тие области, коишто надлежните органи можат да ги пропишат, патеки на координативната мрежа определени со мрежа на линии паралелни на нулти меридијанот и прикажани на поларната стереографска мапа, на која правецот кон северниот пол се користи како север на координатната мрежа (Grid North).

Додаток 4

Класи на воздушен простор на ATS – услуги кои се даваат и услови за лет

(се однесува на SERA.6001 и SERA.5025 (б))

Класа	Вид на лет	Раздвојување	Услуги кои се даваат	Ограничување на брзината (*)	Услов за можност за радиоком.	Потребна е постојана двонасочна говорна комуникац. воздух – земја	Потребно е одобрение од АТС
A	Само IFR	Сите воздухоплови	Услуги на контролата на летање	Не се применува	Да	Да	Да
B	IFR	Сите воздухоплови	Услуги на контролата на летање	Не се применува	Да	Да	Да
	VFR	Сите воздухоплови	Услуги на контролата на летање	Не се применува	Да	Да	Да
C	IFR	IFR од IFR IFR од VFR	Услуги на контролата на летање	Не се применува	Да	Да	Да
	VFR	VFR од IFR	(1) Услуга на контролата на летање за раздвојување од IFR (2) Информации за VFR/VFR сообраќајот (и совет за избегнување на сообраќај, на барање)	250 kts IAS под 3.050m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
D	IFR	IFR од IFR	Услуги на контролата на летање, информации за сообраќајот на VFR летовите (и совет за избегнување на сообраќај, на барање)	250 kts IAS под 3.050m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
	VFR	Нема	Информации за IFR/VFR и VFR/VFR сообраќајот (и совет за избегнување на сообраќај, на барање)	250 kts IAS под 3.050m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
E	IFR	IFR од IFR	Услуги на контролата на летање и, по можност, информации за VFR летовите	250 kts IAS под 3.050m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
	VFR	Нема	По можност, информации за сообраќајот	250 kts IAS под 3.050m (10 000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не

Класа	Вид на лет	Раздвојување	Услуги кои се даваат	Ограничување на брзината (*)	Услов за можност за радиоком.	Потребна е постојана двонасочна говорна комуникац. воздух–земја	Потребно е одобрение од АТС
F	IFR	IFR од IFR, по можност	Советодавни услуги за воздушниот сообраќај; услуги за информации за лет, на барање	250 kts IAS под 3.050m (10 000 ft) AMSL	Да (***)	Не (***)	Не
	VFR	Нема	Услуги за информации за лет, на барање	250 kts IAS под 3.050m (10 000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не
G	IFR	Нема	Услуги за информации за лет, на барање	250 kts IAS под 3.050m (10 000 ft) AMSL	Да (**)	Не (**)	Не
	VFR	Нема	Услуги за информации за лет, на барање	250 kts IAS под 3.050m (10 000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не

(*) Ако е нивото на преодната апсолутна висина пониско од 3 050 m (10 000 ft) AMSL, се користи FL 100 наместо 10 000 ft. Исто така, надлежниот орган може да ги из земе типовите на воздухоплови, кои поради технички или безбедносни причини, не можат да ја одржуваат оваа брзина.

(**) Пилотите одржуваат постојана говорна комуникација воздух–земја и, по потреба воспоставуваат двонасочна комуникација на соодветниот комуникациски канал во RMZ.

(***) Говорната комуникација воздух–земја е обврзувачка за летовите кои користат советодавни услуги. Пилотите одржуваат постојана говорна комуникација воздух–земја, и по потреба, воспоставуваат двонасочна комуникација на соодветниот комуникациски канал во RMZ.

УСЛОВИ ЗА УСЛУГИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНАТА НАВИГАЦИЈА

Технички спецификации за следење од воздухоплов и известувања со говорна комуникација

1. СОДРЖИНА НА ИЗВЕСТУВАЊА ОД ВОЗДУХ

1.1. Посебни известувања од воздух

1.1.1. Посебните известувања од воздух ги содржат следните елементи:

Ознака на тип на порака

Оддел 1 (Информации за позиција)

Идентификација на воздухоплов

Позиција или географска ширина и должина

Време

Ниво или распон на нивоа

Оддел 3 (Метеоролошки информации)

Причина за издавање на посебно известување од воздух, што се избира од списокот наведен во SERA.12005 (a).

2. ПОСЕБНИ ОДРЕДБИ ЗА ИЗВЕСТУВАЊЕ ЗА ПРОМЕСТУВАЊЕ НА ВЕТРОТ И ВУЛКАНСКИ ПЕПЕЛ

2.1. Известување за проместување на ветрот

2.1.1. Во известувањата од набљудување од воздухоплов за проместување на ветрот за време на фазата на почетното качување и приод на воздухопловите, треба да се наведе типот на воздухопловот.

2.1.2. Ако условите за проместување на ветрот во фазата на почетно качување и приодот на воздухоплови се пријавени или предвидени, но не се појавиле, водачот на воздухоплов што е можно поскоро ја известува соодветната единица за ATS, освен ако знае дека соодветната единица за ATS за тоа ја известил претходниот воздухоплов.

2.2. Известување за вулканска активност после летот

2.2.1. По пристигнување на воздухоплов на аеродром, операторот на воздухопловот или член на екипажот на летањето веднаш го предава пополнетиот извештај за вулканска активност на аеродромската метеоролошка служба, или ако таква служба не им е лесно достапна на членовите на екипажот на летање на пристигнатиот воздухоплов, со пополнетиот образец се постапува согласно локалните договори склучени меѓу метеоролошката служба и операторот на воздухопловот.

2.2.2. Пополнетиот извештај за вулканска активност што ја добива метеоролошката служба веднаш се проследува до службата за метеоролошко бдење, која е одговорна за обезбедување на

метеоролошко бдење во областа за воздухопловно информативниот регион во кој била воочена вулканската активност.

Дополнување на АНЕКСОТ

Список на заеднички договорени разлики за кои треба да се извести ИКАО согласно член 5 од оваа регулатива:

Анекс 2 на ИКАО

Разлики меѓу оваа регулатива и меѓународните стандарди содржани во Анекс 2 (10^{то} издание, заклучно со измената и дополнувањето бр. 42) кон Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство

Разлика А2–01

- | | |
|--------------|---|
| ИКАО Анекс 2 | Нова одредба. Во Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, SERA.3210(б), се наведува |
| Оддел 3 | „(б) <i>Воздухоплов кој ќе воочи дека е намалена маневарската способност на друг воздухоплов, му дава предност на тој друг воздухоплов.</i> “ |
| 3.2.2. | |

Разлика А2–02

- | | |
|--------------|--|
| ИКАО Анекс 2 | Во Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.3215(б)(2), се наведува (со додавање на подвлечен текст во стандардот на ИКАО во Анекс 2, 3.2.3.3(б)) |
| Оддел 3 | „(2) <i>освен ако не се стационарно или на поинаков начин соодветно осветлени, сите воздухоплови на површините на аеродромот наменети за движење мора да имаат запалени светла наменети за означување на крајните точки на воздухопловот, колку што е можно тоа.</i> “ |
| 3.2.3.2(б) | |

Разлика А2–03

- | | |
|----------------|---|
| ИКАО Анекс 2 | Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.3225 се разликува од стандардот на ИКАО во Анекс 2, 3.2.5(в) и 3.2.5(г) во тоа што наведува под-ставовите (в) и (г) да не се применуваат на балони: |
| Оддел 3 | |
| 3.2.5(в) и (г) | „(в) <u>освен балоните</u> , сите свртувања да ги прави на лево, кога е во приод за слетување и после полетување, освен ако не добие поинакви инструкции или ако АТС не издаде поинакви инструкции; |
| | (г) <u>освен балоните</u> , да слетува и полетува во ветер освен ако безбедноста, конфигурацијата на полетно–слетната патека или условите на воздушниот сообраќај не диктираат друг правец.“ |

Разлика А2–04

- | | |
|--------------|--|
| ИКАО Анекс 2 | ИКАО Анекс 2, 3.3.1.2 се заменува со Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.4001 (б). Разликите меѓу овој стандард на ИКАО и оваа регулатива се следните: |
| Оддел 3 | |
| 3.3.1.2. | – Во поглед на летовите по VFR, планирани да се вршат преку меѓународни граници, Регулацијата на Унијата (SERA.4001(б)(5)) се разликува од стандардот на ИКАО од Анекс 2, 3.3.1.2.(д) во додатокот на подвлечениот текст, како што следува:

<i>„секој лет преку меѓународни граници, освен ако односните земји не пропишале поинаку;“</i> |
| | – Во поглед на летовите по VFR и IFR, планирани да се вршат ноќе, се вметнува дополнителен услов во Регулацијата на Унијата (SERA.4001(б)(6)), како што следува:

<i>„(б) секој лет кој се планира да се врши ноќе, ако ја напушта близината на аеродромот;“</i> |

Оваа разлика исто така е наведена и во **Разликата А2–06**, подолу за VFR.

Разлика А2–05

ИКАО Анекс 2 Нова одредба. Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.3210(в)(3)(i) се разликува од стандардот на ИКАО од Анекс 2, 3.2.2.4., наведувајќи дека:

Оддел 3

“(i) *Престигнување едрилицы. Едрилица која престигнува друга едрилица може да го промени својот правец на лет на десно или на лево.*“

3.2.2.4.

Разлика А2–06

ИКАО Анекс 2 Нова одредба. ИКАО Анекс 2, 4.3., се заменува со Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, SERA.5005(в). Разликата е во тоа што во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 се додаваат услови со кои се дозволуваат ноќни летови по VFR, и тоа:

Оддел 4

4.3. "(в) *Кога е пропишано од страна на надлежниот орган, може да се дозволат VFR летови ноќе под следните услови:*

(1) *ако се напушта близината на аеродром, планот на лет се предава согласно наведеното во SERA.4001(б)(6);*

(2) *воздухопловите воспоставуваат и одржуваат двонасочна комуникација на соодветниот канал за комуникации на ATS, ако постои таков;*

(3) *се применуваат минимумите за VMC видливост и растојание од облаците како што е наведено во табела S5–1, освен што:*

(i) *плафонот (висината на базата на облаците) не смее да е помала од 450 m (1 500 ft);*

(ii) *освен како што е наведено во точка (в)(4), не се применуваат одредбите за намалена видливост во лет од табелата S5–1 (a) и (б);*

(iii) *во воздушните простори од класа B, C, D, E, F и G, на и под 900 m (3 000 ft) над MSL или 300 m (1 000 ft) над терен, во зависност од тоа што е поголемо, пилотот одржува постојан визуелен контакт со површината;*

(iv) *за хеликоптерите во воздушниот простор од класа F и G, на и под 900 m (3 000 ft) над MSL или 300 m (1 000 ft) над терен, во зависност од тоа што е поголемо, видливоста во лет не смее да е помала од 3 km, под услов дека пилотот одржува постојан визуелен контакт со површината и ако изведува маневри со брзина која ќе овозможи навремено забележување на останатиот сообраќај или кои било препреки за да се избегне судир;*

(v) *за планински предели, надлежниот орган може да пропише поголеми минимуми за VMC видливоста и за растојание од облаците;*

(4) *за хеликоптерите може да се дозволат вредности за плафонот (висина на базата на облаци), видливоста и растојанието од облаците кои се помали од оние утврдени во (3) за хеликоптерите во посебни случаи, како што се летовите за давање на итна медицинска помош, потрага и спасување и гасење на пожари;*

(5) *Освен ако е потребно заради полетување или слетување, или надлежното тело издало посебно одобрение, лет по VFR ноќе се врши на ниво кое не е под минималната апсолутна висина за лет определена од страна на земјата чија територија се прелетува, или, ако таква минимална апсолутна висина не е определена:*

(i) *над високи области или планински предели, на ниво кое е најмалку 600 m (2 000 ft) над највисоката препрека која се наоѓа во круг од 8 km од предвидената позиција на воздухопловот;*

(ii) *секаде, освен во областите наведени во точка (i), на ниво кое е најмалку 300 m (1 000 ft) над највисоката препрека која се наоѓа во круг од 8 km од предвидената позиција на воздухопловот."*

Разлика A2–07

ИКАО Анекс 2 ИКАО Анекс 2, 4.6., се заменува со Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, SERA.5005, во која во точката (f) се воведуваат критериуми за висина на препреките, и тоа:

Оддел 4 „(f) *Освен кога е неопходно за полетување или слетување, или само со дозвола од надлежниот орган, лет по VFR не смее да се врши:*

- 4.6.
- (1) *над густо населени области, градови, населби, села или над собир на луѓе на отворено, на висина помала од 300 m (1 000 ft) над највисоката препрека, во радиус од 600 m од воздухопловот;*
 - (2) *секаде, освен каде што е наведено во точка (1), на висина помала од 150 m (500 ft) над земја или вода, или над највисоката препрека, во радиус од 150 m (500 ft) од воздухопловот.*

Разлика A2–08

ИКАО Анекс 2 Зборовите „во опасност“ во Одделот 3, Дел 3.8 не се вклучени во законодавството на Унијата, со што се проширува обемот на придружбата на сите видови на летови кои бараат таква услуга. Покрај тоа, одредбите од Додаток 2, Деловите од 1.1 до 1.3., како и одредбите од Додаток А, не се вклучени во законодавството на Унијата.

Оддел 3

3.8 и Додаток 2.

Анекс 11 кон ICAO

Разлики меѓу оваа регулатива и меѓународните стандарди содржани во Анекс 11 (13^{то} издание, заклучно со измената и дополнувањето бр. 47–Б) и Анекс 3 (17^{то} издание, заклучно со измената и дополнувањето бр. 75) кон Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство.

Разлика A11–01

ICAO Анекс 11 Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, SERA.3401(г)(1) се разликува од Анекс 11 кон ICAO, стандард 2.25.5, во тоа што наведува дека

Оддел 2

став 2.25.5

"При проверките на точното време, времето може најмногу да се заокружи на најблиската минута."

Разлика A11–02

ICAO Анекс 11 Можност за иземање. Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.6001, му дозволува на воздухоплов да го пречекори ограничувањето на брзината од 250 јазли ако надлежниот орган го одобри тоа за типови на воздухоплови, кои поради технички или безбедносни причини не можат да ја одржуваат таа брзина.

Оддел 2

став 2.6.1

Разлика A11–03

ICAO Анекс 11 Нова одредба. Во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.8005 (б) се наведува:

Оддел 3

„(б) Одобренијата кои ги даваат единиците на контролата на летање осигуруваат раздвојување:

- (1) меѓу сите летови во воздушните простори од класа А и В;
- (2) меѓу летовите по IFR во воздушните простори од класа С, D и Е;
- (3) меѓу летовите по IFR и летовите по VFR во воздушниот простор од класа С;
- (4) меѓу летовите по IFR и специјалните летовите по VFR;
- (5) меѓу специјалните летовите по VFR, освен ако надлежниот орган не пропишал поинаку;

со исклучок кога на барање од пилотот на воздухоплов и со согласност на пилотот од другиот воздухоплов и ако така пропишал надлежниот орган за случаите наведени под б) во воздушниот простор од класа D и Е, лет може да се одобри под услов дека, дење во визуелни метеоролошки услови, одржува сопствено раздвојување во текот на посебен дел од летот под 3050 m (10.000 ft) за време на качување или спуштање.

Разлика A11–04

ICAO Анекс 11 Во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.8015 (б) се наведува (со додавање на подвлечен текст како додаток на стандардот на ICAO од Анекс 11, 3.7.3.1.):

Оддел 3

(д) Повторување на одобренијата и информациите поврзани со безбедноста

- (1) Екипажот за летање му ги повторува на контролорот на летање деловите од одобренијата и инструкциите на АТЦ кои се пренесуваат со говорна комуникација. Секогаш се повторуваат следните ставки:

- (i) одобренијата од АТЦ за рутата;
- (ii) одобренијата и инструкциите за влез на, слетување на, полетување од, задржување на, поминување преку, возење по земја и враќање во спротивен правец на која било полетно–слетна патека; и

- (iii) полетно-слетната патека која се користи, поставувањата на висиномерот, шифрите за SSR, новододелените комуникациски канали, инструкциите за нивоата, инструкциите за правецот (курсот) и брзината;
- (iv) нивоата на преоѓање, без разлика дали ги дава контролорот или се содржат во емитувањето на информациите на ATIS.

Разлика A11–05

ICAO Анекс 11 Во Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.8015 (д)(2), се наведува (со додавање на подвлечен текст како додаток на стандардот на ICAO од Анекс 11, 3.7.3.1.1):

Оддел 3

- (2) Останатите одобренија или инструкции, вклучувајќи ги и условните одобренија и инструкциите за возење по земја се повторуваат или потврдуваат на начин на кој јасно се покажува дека се разбрани и дека ќе се постапи по истите.

Разлика A11–06

ICAO Анекс 11 Нова одредба. Во Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.5010, се наведува:

Оддел 3

SERA.5010 Специјални летови по VFR во контролирани зони

Вршење на специјални VFR летови во контролирана зона може да се дозволи врз основа на одобрение од АТС. Освен ако надлежниот орган не издал дозвола за хеликоптери во посебни случаи, како што се летовите за давање на итна медицинска помош, операциите за потрага и спасување или за гасење на пожари, се применуваат следниве дополнителни услови:

- (a) од страна на пилотот:
 - (1) надвор од облаци и со визуелен контакт со површината на земјата;
 - (2) видливоста во летот не е помала од 1 500 m или, за хеликоптерите, не е помала од 800 m;
 - (3) при брзини од најмногу 140 kts IAS или помали, за да се овозможи навремено забележување на останатиот сообраќај или можните препреки заради избегнување на судир; и
- (б) од страна на АТС:
 - (1) само дење, освен ако надлежниот орган не дозволи поинаку;
 - (2) видливоста при земјата не е помала од 1 500 m или, за хеликоптерите, не е помала од 800 m;
 - (3) плафонот (висина на база на облаците) не е помала од 180 m (600 ft).

Разлика A03–07

ICAO Анекс 3 Нова одредба. Во Регулација за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.12005 се наведува:

Оддел 5

- (б) По потреба, надлежните органи пропишуваат и други појави, за кои сите воздухоплови известуваат кога ќе најдат или ќе се соочат со истите.

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) Бр. 2016/1006
на Комисијата

од 22 јуни 2016 година,

со која се изменува и дополнува Регулатива (ЕУ) бр. 255/210
што се однесува на одредбите на ИКАО наведени во член 3(1)

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 551/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за организацијата и користењето на воздушниот простор во единственото европско небо (Регулатива за воздушниот простор) ⁽⁷⁾, а особено член 6 (7) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Во член 3(1) од Регулативата (ЕУ) бр. 255/2010 на Комисијата ⁽⁸⁾ се бара планирањето, координацијата и извршувањето на мерките за управување со протокот на воздушниот сообраќај (ATFM) од страна на страните, или застапниците кои делуваат во нивно име, вклучени во процесите на ATFM, наведени во член 1(3), да се придржува кон одредбите на ИКАО утврдени во Анексот. Тој Анекс се однесува на дефиниции и различни одредби утврдени во Анекс 11 кон Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство (Чикашката конвенција), а особено неговото 13то издание, од јули 2001 година, во кое е вклучена измената и дополнувањето бр. 47. По усвојувањето на Регулативата (ЕУ) бр. 255/2010, ИКАО изврши низа измени и дополнувања на дефиниции и одредби од Анекс 11 кон Чикашката конвенција, кои ја опфаќаат измената и дополнувањето бр. 49.
- (2) Анексот кон Регулатива (ЕУ) бр. 255/2010, исто така упатува на одредби кои се утврдени во Регионалните дополнителни процедури на ИКАО (Дос 7030), особено на неговото 5то издание од 2007 година. Меѓутоа, 5то издание на Дос 7030 всушност е од 2008 година, па затоа е потребно да се поправи упатувањето на изданието од 2007 година.
- (3) Заради тоа, упатувањата во Регулатива (ЕУ) бр. 255/2010 на Анекс 11 кон Чикашката конвенција и Дос 7030 на ИКАО треба да се корегираат и ажурираат, со цел да им се овозможи на земјите-членки да ги исполнат своите меѓународни правни обврски и да се обезбеди доследност со меѓународната регулаторна рамка на ИКАО.

⁽⁷⁾ Сл. весник бр. L 96, 31.3.2004, стр. 20

⁽⁸⁾ Регулатива (ЕУ) бр. 255/2010 на Комисијата, од 25 март 2010 година, за утврдување на заеднички правила за управување со протокот на воздушниот сообраќај (Сл. весник бр. L 80, 26.3.2010, стр. 10).

- (5) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот за единствено небо, основан во склад со член 5 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот ⁽⁹⁾.

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Анексот кон Регулација (ЕУ) 255/2010 се заменува со следното:

'АНЕКС

**Список на одредби на ICAO во врска со управувањето
со протокот на воздушниот сообраќај**

1. Поглавје 3 став 3.7.5 (Управување со протокот на воздушниот сообраќај) од Анекс 11 кон Чикашката конвенција – Услуги на контролата на летање (13то издание – јули 2001 година, во кое е вклучена измената и дополнувањето бр. 49).
2. Поглавје 3 (Капацитет на системот на ATS и управување со протокот на воздушниот сообраќај) од Doc 4444 на ICAO, Процедури за услуги на воздухопловната навигација – Управување со воздушниот сообраќај (PANS-ATM) (15то издание – 2007 година).
3. Поглавје 8 став 8.3 (Иземања од доделување на слотови на ATFM) од Doc 7030 на ICAO, Европски (EUR) регионални дополнителни процедури (5то издание, 2008 година).
4. Поглавје 8 став 8.4 1.в) (за придржување на операторот со воздухоплови кон мерките на ATFM) од Doc 7030 на ICAO, Европски (EUR) регионални дополнителни процедури (5то издание, 2008 година).
5. Поглавје 2 став 2.3.2 (за измени на ЕОВТ) од Doc 7030 на ICAO, Европски (EUR) регионални дополнителни процедури (5то издание, 2008 година).

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

⁽⁹⁾ Регулација (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот, од 10 март 2004 година, за утврдување на рамка за создавање на единственото европско небо (Рамковна регулатива) (Сл. весник бр. L 96, 31.3.2004 год., стр. 1)

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки .

Брисел, 22 јуни 2016 година.

За Комисијата

Претседател

Жак-Клод ЈУНКЕР

**Регулатива за спроведување (ЕУ) 2017/2159 на Комисијата од 20 ноември 2017 година
за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) No 255/2010 што се однесува на
определени одредби на ICAO**

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКА КОМИСИЈА,

Имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската унија,

Имајќи ја предвид регулативата (ЕЗ) бр. 551/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за организацијата и употребата на воздушниот простор на Единственото европско небо (Регулатива за воздушен простор)¹⁰, а особено членот 6 (7) од истата,

Со оглед на тоа што:

(1) Анексот кон Регулативата (ЕУ) бр. 255/2010 на Комисијата¹¹ се однесува/ упатува на одредбите утврдени во Анекс 11 на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство (Чикашка конвенција) и особено на 13-то издание од јули 2001 година, кое го вклучува амандманот бр. 49. На 10 ноември 2016 година, Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) го измени Анексот 11 на Чикашката конвенција, вклучувајќи го амандманот бр. 50А.

(2) Анексот кон Регулативата (ЕУ) бр. 255/2010, исто така упатува на одредбите утврдени во ICAO Процедурите за услугит во воздухопловната навигација - Управување со воздушниот сообраќај (PANS-ATM, Дос 4444), особено на 15-то издание од 2007 година кое го вклучува амандман бр. 6. На 10 ноември 2016 година, ICAO го измени и дополни Дос.4444 вклучувајќи го амандман бр. 7А.

(3) Заради тоа, упатувањата во Регулативата (ЕУ) бр. 255/2010 на Анекс 11 кон Чикашката конвенција и ICAO Дос 4444 треба да се ажурираат со цел да се земат во предвид овие промени и да им се овозможи на земјите-членки да ги испоат своите меѓународни правни обврски и да се обезбеди доследност со меѓународната регулаторна рамка на ICAO.

(4) Регулативата (ЕУ) бр. 255/2010 треба соодветно да се измени.

(5) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот за единствено небо,

¹⁰ OJ L 96, 31.3.2004, p. 20.

¹¹ Регулатива на Комисијата (ЕУ) бр. 255/2010 од 25 март 2010 година за утврдување на заеднички правила за управување со протокот на воздушен сообраќај(OJ L 80, 26.3.2010, p. 10).

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА

РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Во Анексот на Регулативата (ЕУ) бр. 255/2010, точките 1 и 2 се заменуваат со следново:

‘1. Поглавје 3, став 3.7.5. (Управување со протокот воздушниот сообраќај) од Анекс 11 на Чикашката конвенција – услуги во воздушниот сообраќај (14-то издание - јули 2016 година, вклучувајќи го амандманот бр. 50А).

2. Поглавје 3 (Капацитет на системот на АТС и управување со протокот на воздушниот сообраќај) од ICAO Doc 4444, Процедури за услуги на воздухопловната навигација - Управување со воздушниот сообраќај (PANS-ATM) (16-то издание - 2016 година вклучувајќи го амандман бр. 7А). ‘.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила дваесеттиот ден по објавувањето во Службениот весник на Европската унија.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Подготвено во Брисел, 20 ноември 2017 година.

За Комисијата

Претседателот

Jean-Claude JUNCKER