

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) бр. 2016/1185 на КОМИСИЈАТА

од 20 јули 2016 година,

за измена на Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 во однос на ажурирањето и завршување на заедничките правила за летање и оперативните одредби во врска со услугите и постапките на воздухопловната навигација (SERA Дел С) и за укинување на Регулативата (ЕЗ) бр. 730/2006,

(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 ⁽¹⁾, особено член 4 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 воздухопловството и за укинување на Директивата 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулативата (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директивата 2004/36/ЕЗ ⁽²⁾, а особено член 86(6) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) со член 4 од Регулативата (ЕЗ) бр. 551/2004 на Комисијата, се бара Комисијата да ги донесе правилата за спроведување на правилата за летање и за изедначена примена на класификацијата на воздушниот простор. Правилата за летање на Унијата се развиваат во две фази. Во Фазата I (SERA Дел А), Комисијата со поддршка на Eurocontrol, Европската агенција за воздухопловна безбедност ("Агенцијата") и на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство ("ИКАО"), подготвува транспонирање во правото на Унијата на Анекс 2 од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство ("Чикашката Конвенцијата"). Во Фаза II (SERA Дел В) релевантните одредби од анексите 3 и 11 од Чикашката конвенција се транспонираат во правото на Унијата. Резултатот е Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 ⁽³⁾, каде деловите А и В се здружени во еден акт на Унијата.
- (2) Регулатива за спроведување (ЕУ) Бр. 923/2012 сега треба да се доврши со воведување на останатите релевантни одредби на ИКАО, особено оние кои се утврдени во Анекс 10 од Чикашката конвенција и документот 4444 (PANS-ATM), во кои се содржат правилата во врска со правилата за летање и кои се уште не се транспонирани во правото на ЕУ.
- (3) Одредбите на оваа регулатива треба да ги поддржат и дополнат правилата кои се

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

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

⁽³⁾ 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 (Сл. весник L 281, 13.10.2012 год., стр. 1)

однесуваат на одредбите од обезбедувањето на услуги во воздушниот сообраќај, а кои се содржат во Том II од Анекс 10 и Анекс 11 на Чикашката конвенција, во документот 4444 на ICAO (PANS ATM) како и општите барања утврдени во согласност со член 86 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 216/2008, со цел да се обезбеди усогласеност при давањето на услуги при работата на пилотите и другите засегнати страни врз основа на оваа Регулација.

- (4) Регулацијата за спроведување на (ЕУ) бр. 923/2012 би требало да се усогласи со Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 ⁽¹⁾ и (ЕУ) бр. 139/2014 ⁽²⁾ за да се обезбеди единствен пристап во регулирањето на безбедноста на цивилното воздухопловство.
- (5) Од истата причина, но и со цел на корисниците појасно да им се презентираат важечките правила, правилата кои се дадени во Регулацијата за имплементација (ЕУ) бр. 730/2006⁽³⁾ треба да бидат вклучени во Регулацијата (ЕЗ) бр. 923/2012.
- (6) Оттука, Регулацијата (ЕУ) бр. 923/2012 треба соодветно да се измени а Регулацијата бр. 730/2006 да се укине.
- (7) На земјите-членки, операторите на воздухоплови, давателите на услуги на воздухопловна навигација и на останатите заинтересирани страни треба да им се обезбеди доволно долг период на транзиција за правилно спроведување на оваа регулатива, која вклучува задолжително објавување на новите процедури и обука на операторите и на засегнатиот персоналот. Сепак, одредбите од оваа регулатива, содржат итни измени на Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 во светло на неодамнешните промени во Анекс 2 и 11 на Чикашката конвенција или од искуството од примената на Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, со што би требало да се применуваат веќе од соодветниот предвремен датум, земајќи го во предвид датите на известување во рамките на системот за регулирање и контрола на воздухопловните информации AIRAC.
- (8) Мерките предвидени во оваа регулатива се базираат на мислењето на Агенцијата во согласност со став 2 (б) од член 17 и став 1 од член 19 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (9) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот за единствено европско небо, основан согласно член 5 од Регулација (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот ⁽⁴⁾,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

⁽¹⁾Регулација (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките барања и административните постапки во врска со воздушните летачки операции во согласност со Регулација (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25.10.2012 год., стр. 1)

⁽²⁾Регулација (ЕУ) бр. 139/2014 на Комисијата од 12 февруари 2014 година за утврдување на условите и административните процедури поврзани со аеродромите во согласност со Регулацијата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 44, 14.2.2014 год., стр. 1)

⁽³⁾Регулација (ЕЗ) бр. 730/2006 на Комисијата од 11 мај 2006 година за класифицирање на воздушниот простор и пристапот на летови кои се извршуваат според правила за визуелни летови над ниво на летање 195 (Сл. весник L 128, 16.5.2006 год., стр. 3)

⁽⁴⁾Регулација (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за утврдување на рамката за создавање на единствено европско небо (рамковна Регулација) (Сл. весник L 96, 31.3.2004 год., стр. 1)

Член 1

Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 се изменува како што следува:

(1) Член 1 се изменува како што следува:

(а) параграф 3 се заменува со следново:

„3. Исто така, оваа регулатива се однесува и на надлежните органи на земјите-членки, давателите на услуги на воздухопловната навигација, аеродромски оператори и на соодветниот персонал на земја кој е вклучен во операциите на воздухопловите.“;

(б) се додава следниов параграф 4:

„4. Оваа Регулатива не се применува на модели на воздухоплови и воздухоплови играчки. Меѓутоа, земјите-членки обезбедуваат дека се воспостават национални правила со кои се обезбедува дека воздухопловите играчки и моделите на воздухоплови се користат така да се минимизираат ризиците поврзани со безбедноста на цивилното воздухопловство, лица, имот и останати воздухоплови.“;

(2) Член 2 се изменува како што следува:

(а) точката 2 се брише;

(б) точката 25 се заменува како што следува:

„25. „таксирање во воздух (*air-taxing*)“ е движење на хеликоптер/ вертикално полетување и слетување (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);“;

(в) точките 27 и 28 се заменуваат како што следува:

„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 правилата за летање по инструменти IFR;

28. „одобрение од контролата на летање (ATC) (*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;

(г) точките 33, 34 и 35 се заменуваат како што следува:

33. „воздушни простори на услугите за регулирање на воздушниот сообраќај 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 (ARO) за услуги за регулирање на воздушниот сообраќај (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 услуги за регулирање на воздушниот сообраќај (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;

(д) се додава следнава точка 34а:

“34а. „услуги на надзор на услугите за регулирање на воздушниот сообраќај (ATS) (air traffic services (ATS) surveillance service)“ е услуга обезбедена директно со помош на ATS системот за надзор”;

(ѓ) точката 38 се заменува како што следува;

“38. алтернативен аеродром (alternate aerodrome)“ е аеродром кон кој воздухоплов може да продолжи да лета, ако стане невозможно или неепорачливо да продолжи кон или да слета на аеродромот кој бил планиран за слетување, а на кој на располагање му се потребните услуги и уреди, на кој можат да се исполнат барањата во однос на перформансите на воздухопловот, и кој работи во времето планирано за негово користење. Алтернативниот аеродром го опфаќа следното:

(а) алтернативен аеродром на полетување е алтернативен аеродром на кој воздухоплов би можел 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 алтернативен аеродром на кој воздухоплов би можел да слета доколку додека се наоѓа на рута, се јави потреба од скршување;

(в) алтернативно одредиште е алтернативен аеродром кон кој воздухоплов би можел да слета, ако не е можно или е неепорачливо да слета на аеродромот кој бил планиран за слетување”;

(е) се додава следнава точка 48а:

“48а договор за автоматски зависен надзор – спогодба (ADS-C) (automatic dependent surveillance — contract (ADS-C) agreement“ е план за известување со кој се одредуваат условите за известување на податоците ADS-C (т.е. на податоци која ги бара единици за давање на услуги за регулирање на воздушниот сообраќај и фреквенцијата на извештаите од ADS-C, кои мора да се договорот пред користење на ADS-C во обезбедувањето на услуги за регулирање на воздушниот сообраќај);”;

(ж) точката 71 се заменува како што следува:

“ 71 „предвидено време на пристигнување ETA (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 правила за летање при надворешна видливост (VFR), тоа е времето во кое се предвидува дека воздухопловот ќе пристигне на позиција над аеродромот”;

(з) се додава следнава точка 89а:

“89а. Операции за приод со помош на инструменти (Instrument approach

operations) значи приод и слетување со користење на инструменти за навигација и водење, а кои се базираат врз процедурата за приод со помош на инструменти. Постојат два методи за извршување на операциите за приод со помош на инструменти:

- a) дво-димензионална (2D) операција за приод со помош на инструменти, со користење само на странично навигациско водење, и
- b) тро-димензионална (3D) операција за приод со помош на инструменти, со користење и на странично и на вертикално навигациско водење.`;

(s) Точките (а), (б) и (в) од точка 90 се заменуваат како што следува:

` (а) „Процедура за непрецизен приод (NPA) (non – precision approach (NPA))“.
Процедура за приод со помош на инструменти, наменета за 2D Тип А операции за приод со помош на инструменти.

(б) „Процедура за приод со вертикално водење (APV) (approach procedure with vertical guidance (APV))“ Процедурa за приод со помош на инструменти базирана на навигација врз перформанси (PBN), наменета за 3D Тип А операции за приод со помош на инструменти.

(в) „Процедура за прецизен приод (PA) (precision approach (PA) procedure)“
Процедура за приод по инструменти засновани на системите за навигација (ILS, MLS, GLS и SBAS Cat I) наменета за 3D Тип А или В операции за приод со помош на инструменти.

(и) се додава следнава точка 94а:

`94.а „минимална количина на гориво (minimum fuel)“ е термин кој се користи да се опише ситуација кога состојбата со резервите на гориво на одреден воздухоплов е таква да тој лет се упатува на слетување на одреден аеродром, без можност за прифаќање на какво било дополнително одложување `;

(j) се додаваат следниве точки 95а и 95б:

`95а. „модел на воздухоплов (model aircraft)` е воздухоплов без екипаж, освен воздухоплов играчка чија работна маса не го надминува ограничувањето пропишано од страна на надлежниот орган, а кој е способен за подолг лет во атмосферата и се користи исклучиво за промотивни или рекреативни цели;

95.б. „планинска област (mountainous area)` е површина од променлив профил на теренот, на кој висинската промена на теренот е поголема од 900 метри (3000 стапки) во рамките на растојание од 18,5 километри (10.0 наутички милји);`;

(к) точката 114 се заменува со следново:

` 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 со систем на инструментално слетување (ILS) / микробранов систем за слетување (MLS), на која воздухопловите кои возат по земја и возилата мора да запрат и да чекаат, освен ако аеродромската контролна кула не издаде поинакво одобрение; ` ;

(л) точката 116 се заменува како што следува

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 членовите на екипажот, персоналот за одржување на воздухоплови, персоналот за аеродромски операции, спасителите, пожарникарите и персоналот на кој му е дозволен несметано пристап до маневарската површина и контролорите на летање;

(љ) се додава следнава точка 129а:

129а. „воздухоплов играчка (toy aircraft)“ е беспилотен воздухоплов произведен или наменет исклучиво или не, во игра од деца под 14 години.

(3) Членот 4 се менува како што следува:

(а) во точката 1, воведната реченица се заменува како што следува:

Надлежните тела можат, на своја иницијатива или врз основа на барање на субјектите да им одобрат на индивидуални субјекти или на категорија на субјекти иземање од посебните услови од оваа Регулатива за следните активности кои се од јавен интерес и за обуката која е неопходна за безбедно вршење на тие активности;

(б) во точката 3, на крајот од параграфот се додава следниов под параграф:

"Овој член не го доведува во прашање оперативниот минимум за хеликоптери кој е дел од посебните одобренија издадени од надлежните органи, во согласност со Анекс V на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата (*).

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките барања и административните постапки во врска со воздушните летачки операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25.10.2012 год., стр. 1);

(4) Анексот е променет во согласност со анексот на оваа регулатива.

Член 2

Регулатива (ЕЗ) бр.730/2006 се укинува.

Член 3

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

Се применува од 12 октомври 2017 година

Меѓутоа, следниве одредби се применуваат од 18 август 2016 година.

- (1) Став (1) од член 1;
- (2) Точките (ġ), (з), (s), (љ) од став 2 од член 1;
- (3) Став 3 од член 1
- (4) Член 2; ж
- (5) Точките 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 13, 15, 16, 19, 21, 22, став (б) од 26, став 9в) од 26, 27 и 28 од Анексот.

Оваа Регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земјо-членки.

Брисел, 20 јули 2016 година.

За Комисијата

Претседател

Жан Клод ЈУНКЕР

АНЕКС

Анексот на Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 се изменува како што следува:

(1) Точката SERA.2001 се заменува со следново:

`SERA.2001 Предмет

Без да е во спротивност со горенаведеното правило од SERA.1001, овој анекс во согласност со член 1, се однесува особено на корисниците на воздушниот простор и воздухопловите:

(а) кои летаат во Унијата, во рамките на Унијата или вон Унијата;

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

Исто така, овој анекс се однесува и на дејствијата на надлежните органи на земјите-членки, давателите на услуги на воздухопловната навигација, аеродромските оператори и соодветниот персонал на земја ангажиран во операциите на воздухопловите.`;

(2) Точката SERA.3215(a) се изменува како што следува:

(а) Точката (2) се заменува со следново:

`(2) освен за балони, навигациските светла, наменети да му укажат на обсерверот која е релативната патека на воздухопловот. Другите светла не смеат да се вклучуваат ако постои веројатност тие погрешно да се протолкуваат како наведените светла.`;

(b) Точката 3) се брише.

(3) Во точката SERA.4001(г), воведната реченица се заменува со следново:

`Освен ако надлежните власти за домашни летови по VFR пропишал одреден пократок рок, планот 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 60 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 10 минути пред предвиденото време на воздухопловот да стигне до:’;

- (4) Во точката SERA.5001, точката (б) од забелешката (***) кон табелата S5-1 се заменува со следново;

’ (б) На хеликоптерите може да им се дозволи да летаат при видливост во лет помала од 1 500 м, но не помала од 800 м, ако ги изведуваат маневрите со брзина која ќе овозможи навремено забележување на останатиот сообраќај или кои било препреки за да се избегне судир.’;

- (5) Точката SERA. 5005 се изменува како што следува:

(а) точката (в) се изменува како што следува:

- (i) Ставовите (ii) и (iii) од точката (3) се заменуваат со следново:

’ (ii) не се применуваат одредбите за намалена видливост во лет од табелата S5–1 (а) и (б);

(iii) во воздушните простори од класа В, С, D, Е, F и G, на и под 900 м (3 000 ft) AMSL или 300 м (1 000 ft) над земја, во зависност од тоа што е поголемо, пилотот одржува постојан визуелен контакт со површината; и’;

- (ii) Ставот (iv) од точката 3 се брише.

- (iii) Ставот (v) од точката 3 се заминува како што следува:

’ (v) за планински области, надлежниот орган може да пропише поголеми минимуми за видливост при VMC и оддалеченост од облаците;

- (iv) Точката (4) се брише;

- (б) точката (г) се заменува како што следува:

’ VFR летови не смее да се изведуваат:

- (1) со трансонична и суперсонична брзина освен ако надлежниот орган не издаде одобрение;
- (2) над FL 195. Исклучоци за ова барање се следниве:

- (i) земјите-членки резервирале воздушен простор, каде што е практично, во која може да се дозволат летови по VFR; или
- (ii) воздушниот простор до и вклучително со нивото на лет 285, ако сообраќајот во VFR во овој воздушен простор е одобрен од страна на одговорните ATS во согласност со постапките за одобрување утврдени од страна на земјите-членки и објавени во соодветните Зборникот на воздухопловни информации.;

(6) Точката SERA.5010 се заменува како што следува:

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

(а) Ваквите специјални летови VFR можат да се вршат само во текот на денот, освен ако надлежниот орган одобри поинаку;

(б) од страна на пилотот:

- (1) над облаци и со визуелен контакт со земјата;
- (2) кога видливоста на летот не е помала од 1 500 м или, за хеликоптерите, не е помала од 800 м;
- (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

(в) единицата на контролата на летање не смее да даде одобрение за специјален VFR лет на воздухоплов да полета од аеродромот во рамките на контролираната област, ниту пак слетување на таков аеродром, ниту влез во зоната на сообраќај на аеродромот или во аеродромскиот школски круг, кога пријавените метеоролошки услови на аеродромот се под следниве минимуми:

(1) видливоста на земја да не е помала од 1 500 м или, за хеликоптерите не е помала од 800 м;

(2) плафонот (висината на базата на облаци) да не е помала од 180 м (600 ft).;

(7) во точката SERA.5015(в) се додава следнава точка (3):

„(3) Промена од лет по IFR во лет по VFR единицата од ATS мора да прифати само при добивање на порака од водачот на воздухопловот со конкретна фраза, 'CANCELLING MY IFR FLIGHT' (го откажувам мојот лет по IFR), заедно со

промените во важечкиот план на лет, доколку такви постојат. ATS не смее ниту директно или ниту индиректно да повикува на промена од лет по IFR во лет по VFR.';

(8) Точката SERA.6001 се заменува како што следува:

` SERA.6001 Класификација на воздушниот простор

(а) Земјите-членки го определуваат воздушниот простор согласно следната класификација на воздушниот простор и согласно Прилог 4:

(1) Класа А. Дозволен е 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.

(2) Класа В. Дозволен е 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.

(3) Класа С. Дозволен е 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 сообраќајот. За сите летови се бара постојана говорна комуникација воздух–земја. За летовите по VFR се применува ограничување на воздушна брзина од 250 kts (IAS) под 3050 м (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.

(4) Класа D. Дозволен е 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 м (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.

(5) Класа Е. Дозволен е 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 и кога е можно, добиваат информации за сообраќајот. За летовите по

IFR потребна е постојана говорна комуникација воздух–земја. Ограничувањето на брзината од 250 kts IAS се применува за сите летови под 3050 м (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 Е не смее да се користи за контролирани зони.

(6) 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 м (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.

(7) 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 м (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.

(8) Примената на класа F се смета како привремена мерка сè до оној момент кога истата може да се замени со алтернативна класификација.

б) Определувањето на класификацијата на воздушниот простор мора да биде соодветна на потребите на земјите членки, со исклучок дека целиот воздушниот простор над FL 195 треба да биде класифициран како Класа C воздушен простор.

(9) Се додава следнава точка SERA.7002

SERA.7002 Информации за опасност од судир кога се даваат ATS врз основа на надзор

(а) Кога се идентификува контролиран лет во конфликтна патека со непознат воздухоплов со можност за судирање, пилотот на контролираниот лет треба, секогаш кога е можно:

- (1) да е информиран за непознатиот воздухоплов и, на барање на пилотот, или доколку според мислењето на контролорот ситуацијата се наметнува, му се предложи акција за избегнување; и
- (2) да е известен за престанок на конфликтот.

(10) Се додава следнава точка SERA.8012

`SERA.8012 Примена на одвојување при вртложна турбуленција

(a) Минималното одвојување при вртложната турбуленција се применува за воздухоплови кои се во фаза на приод или полетување во следниве услови:

- (1) воздухопловот е во лет, непосредно зад друг воздухоплов на иста височина или под 300 м (1000 ft) од него; или
- (2) двата воздухоплови ја користат истата писта, или паралелните писти, и се одвоени најмалку 760 м (2 500 ft); или
- (3) воздухоплов прелетува зад друг воздухоплов на иста висина или под 300 м (1000 ft) од него. ";

(11) Точката SERA.8015 се изменува како што следува:

(a) точката (a) се заменува со следново:

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

- (1) Одобренијата се издаваат само за забрзување и одвојување на воздушниот сообраќај и се темелат врз основа на познати услови во сообраќајот, кои влијаат на безбедноста на операциите на воздухопловот. Таквите услови во сообраќајот вклучуваат не само воздухоплови во воздух и на површините за маневрирање кои се контролирани, но исто така и сиот автомобилски сообраќај и други пречки кои не се трајно монтирани на површината за маневрирање.
- (2) Единиците на АТС издаваат АТС одобренија, со цел да се спречи судар и да се забрза и одржи редовен проток на воздушниот сообраќај.
- (3) АТС одобренијата се издаваат благовремено за да се обезбеди дека навремено ќе се пренесат до воздухопловот за тој да може да ги спроведе. `

(б) ставот (3) од точката (г) се заменува како што следи:

`(3) рута на лет,

- (i) одобрението мора да во детали да ја опише рутата на летот секој пат кога смета дека е потребно; и
- (ii) фразата „одобрено на планираната рута на лет“ (cleared via flight planned route) не треба да се користи кога се дава повторно одобрение`

(в) се додаваат следниве точки (да), (дб) и (дв):

`(да) Промените на одобрението кое е дадено за рута или ниво:

- (1) Кога се издава одобрени кое ја вклучува бараната промена за рута или ниво, тоа мора да го содржи точниот тип на промена.
- (2) Кога сообраќајните услови не дозволуваат одобрение на бараните промени, мора да се употреби зборот `UNABLE` (не е во можност). Кога тоа е оправдано со оглед на околностите, мора да се понудат алтернативни патишта или нивоа.

(дб) Одобрение во поглед на системот за мерење на висина

- (1) За летовите во области во кои е одредена преодната апсолутна висина, вертикалната позиција на воздухопловот мора да се изрази, освен како што е предвидено во точката 5 подолу, како апсолутни висини на или под преодната апсолутна висина и во услови на нивоа на лет, на или под нивото на транзиција. Кога минува низ преодниот слој на вертикалната позиција при искачување, мора да биде изразена како ниво на лет, а при понирање како апсолутна висина.
- (2) Преодното ниво мора навремено да му се даде на екипажот на лет, пред да се постигне за време на понирањето.
- (3) При подесување на апсолутната висина, вредностите на QNH се составен дел од одобрението при понирање при првото одобрение за апсолутна висина која е пониска од нивото на транзиција, одобренијата за приоѓање или одобренијата за влез во кругот на сообраќајот, и одобрение за возење на воздухоплови по земја на заминување, освен кога познато е дека воздухопловот веќе ја добил оваа информација преку директен пренос.
- (4) При подесување на апсолутната висина, вредностите на QNH му се обезбедуваат на воздухоплов на барање или преку редовен пат, во согласност со локалните процедури.
- (5) Кога воздухоплов на кого му е издадено одобрението за слетување извршува приод користејќи атмосферски притисок при висина на аеродромот (QFE), вертикалната позиција на воздухопловот се изразува како висина над надморска височина на аеродромот во текот на тој дел од неговиот лет за кој може да се користи QFE, освен што мора да се изрази како висина над надморската височина на прагот од полетно – слетната патека.
 - i. за инструментални полетно – слетни патеки ако прагот се наоѓа 2 м (7ft) или повеќе под надморската височина на аеродромот, и
 - ii. за полетно – слетна патека со прецизен приод.

(дв) Условни одобренија

Условните фрази како што се, 'behind landing aircraft' (позади воздухоплов кој слетува) или 'after departing aircraft' (по воздухоплов кој заминува), не се користат за движење кое влијае врз активните полетно – слетни патеки, освен ако контролорот и пилотот го видат тој воздухоплов или возило. Воздухопловот или возилото за кого е издадено условното одобрение мора прво да помине пред другиот засегнат воздухоплов кој го добил условното одобрени. Во сите случаи, условното одобрение мора да се даде по следниов редослед и се состои од:

- (1) почетен повик;
- (2) услови;
- (3) одобрение;
- (4) кратко повторување на условите.`;

(12) точката SERA.8020 (а)(3) се заменува со следново:

`(3) За отстапувањата од условите наведени во точка (1) се известува надлежната единица за ATS.`;

(13) точката SERA.8020 (б)(3) се заменува со следново:

`(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 2 минути од она за кое е известена ATS, или од некое друго време пропишано од надлежниот орган, надлежната единица за ATS веднаш се известува за променетата процена на времето.`;

(14) во точката SERA.8025, се додаваат следниве точки (2) и (3):

`(2) Кога контролиран лет бил ослободен од барањето да се пријави на задолжителните точки на пријавување, пилотите, освен доколку на сила е автоматско пријавување на позициите, мора повторно да ги пријавуваат позициите преку гласовна или CPDLC порака:

- i. кога ќе се упати на таков начин
- ii. кога се информирани дека услугата за надзор од ATS е завршена; или
- iii. кога се информирани дека услугата за надзор од ATS е завршена

е изгубена.

(3) Формата на извештајот за позицијата е во согласност со точката А од Анекс 5.;

(15) точката SERA.8035 (б) се заменува со следново:

`(б) Земјите-членки се придржуваат кон соодветните одредби за прекин на комуникацијата, кои се донесени согласно Чикашката конвенција. Комисијата ги презема неопходните мерки за транспозиција на одредбите во законодавството на Унијата со цел заедничките европски процедури за неправилностите во комуникациите да е воспостават најдоцна до 31 декември 2017 година.;

(16) точката SERA.9010 се изменува како што следува:

(а) ставовите (12) и (13) од точката (б) и се заменуваат со следново:

`(12) правец и брзината на ветрот (во степени према магнетниот пол) при површината, 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 (*) и, доколку постојат сензори за видливост/RVR за одредени делови за одредени делови од полетно-слетната патека (полетно-слетните патеки) која (кои) се користи (користат), а операторите ги бараат тие информации, се наведува полетно-слетната патека и делот/секцијата од полетно-слетната патека на која се однесуваат информациите;

(*) 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.

(б) ставовите (12) и (13) од точката (в) и се заменуваат со следново:

`(12) правец и брзината на ветрот (во степени према магнетниот пол) при површината, 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 (*) и, доколку постојат сензори за видливост/RVR за одредени делови за одредени делови од полетно–слетната патека (полетно–слетните патеки) која (кои) се користи (користат), а операторите ги бараат тие информации, се наведува полетно–слетната патека и делот/секцијата од полетно–слетната патека на која се однесуваат информациите;

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

(в) ставовите (12) и (13) од точката (г) и се заменуваат со следново:

`(12) правец и брзината на ветрот (во степени према магнетниот пол) при површината, 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 (*) и, доколку постојат сензори за видливост/RVR за одредени делови за одредени делови од полетно–слетната патека (полетно–слетните патеки) која (кои) се користи (користат), а операторите ги бараат тие информации, се наведува полетно–слетната патека и делот/секцијата од полетно–слетната патека на која се однесуваат информациите;

(*) 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) Во точката SERA.10001, следниве точки (б) и (в) се додаваат:

`(б) Освен ако поинаку не е пропишано од страна на надлежниот орган, воздухоплов опремен со двонасочна комуникација се јавува во период од 20 до 40 минути по последниот контакт, без разлика на тоа што била целта на тој контакт, само за да се наведе дека тој лет напредува според планот, при што во таквото јавување се вклучува идентификацијата на воздухопловот и зборовите, нормални операции (Operations normal).

(в) Порака `нормални операции` (Operations normal) мора да се пренесе преку врска воздух–земја соодветните единици за ATS.`;

(18) Точките SERA.11001 (а) и (б) и SERA.11005 (а) се бришат и точките SERA.11001 и SERA.11005 се заменува како што следува:

`SERA.11001 Општо

(в) 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.

(г) Овие мерки АТС ги базира на намерите на пилот, на целокупната ситуација во воздушниот сообраќај и на динамиката на конкретните итни ситуации во реално време.

SERA.11005 Незаконско постапување

(аа) 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 поврзани околности, како и за секое отстапување од актуелниот план на летот наложено од 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.

(аб) 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.

(б) Кога ќе настане 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 настане 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.`;

(19) Точката SERA.11010 се изменува како што следува:

(а) насловот се заменува со следново

`Залутан или непознат воздухоплов`;

(б) точката (а)(3)(i) се заменува со следново:

`(i) го известува воздухопловот за неговата позиција и за поправните мерки кои треба да ги преземе. Ова известување се доставува веднаш штом единицата за ATS ќе утврди дека постои можност за пресретнување или друга опасност по безбедноста на воздухопловот; и`;

(20) Се додаваат следниве точки SERA.11012 и SERA.11013:

SERA.11012 Минимална количина на гориво и вонредна состојба во однос на горивото

(а) Кога пилот пријавува состојба на минимално количество на гориво, контролорот што е можно поскоро треба да го извести пилотот за предвидените доцнења или за било какви доцнења кои се очекуваат.

(б) Кога поради нивото на горивото станува неопходно да се прогласи состојба на опасност, пилот, во согласност со став SERA.14095, мора да сигнализира преку радиотелефонски сигнал за опасност (Mayday), при што е најдобро да се повторува три пати, а потоа видот на опасност (гориво) (FUEL).

SERA.11013 Нарушување на перформансите на воздухопловите

(а) Секој пат кога, поради дефект или нарушување на навигацискиот, комуникацискиот или системот за мерење на висината, системот за контрола на летот или друг систем, перформансите на воздухопловот се нарушени до тој степен да се под нивото во воздушниот простор во кој лета, екипажот на лет мора веднаш да ја извести засегнатата единица за АТС. Кога дефектот или нарушувањето влијаат врз моменталното минимално раздвојување, контролорот презема мерки за воспоставување на друг соодветен тип на одвојување или минимално одвојување.

(б) Нарушување или дефект на системот за RNAV систем

Кога воздухопловот не може, поради дефект или нарушен систем за RNAV да ги исполни спецификациите кои се бараат за RNAV рута или процедура, пилот мора да бараат измена на одобрението.

(в) Губење на перформансите при вертикалната навигација потребни за воздушниот простор за намалено минимално вертикално раздвојување (RVSM)

(1) Пилотот мора да го извести АТС што е можно поскоро за какви било околности каде што не може да се одржат условите за перформансите при вертикалната навигација потребни за воздушниот простор за RVSM. Во такви случаи, секогаш кога е можно, пилот го добива изменетото одобрение од АТС пред да започне со какви било отстапувања од одобрената рута и / или нивото на лет. Кога изменетото одобрение од АТС не може да се добие пред таквото отстапување, пилотот таквото одобрување мора да го добие што е можно побрзо по самиот чин.

(2) За време на летот во воздушниот простор за RVSM или во вертикалната транзиција низ воздушниот простор за RVSM со воздухоплов кој нема одобрение за RVSM, пилотите мора да ги пријават неодобрените статуси како што следува:

(i) првичен повик на било кој канал во воздушниот простор за RVSM;

(ii) во сите барања за промена на ниво; и

(iii) во сите повторувања за одобренија на нивоа.

(3) Контролорите на воздушниот сообраќај треба експлицитно да го потврдат приемот на пораки од воздухоплов кој известува за неодобрен статус на RVSM.

(4) Нарушување на воздухопловната опрема - за која јавува пилотот.

(i) Кога пилотот на воздухоплов одобрен за RVSM оперира во воздушниот простор за RVSM известува дека опремата на тој воздухоплов повеќе не е во согласност со условите во однос на RVSM, АТC мора да го смета таквиот воздухоплов за неодобрен - RVSM;

(ii) АТC веднаш презема мерки за да се обезбеди минимум вертикално раздвојување од 600м (2000ft) или соодветно хоризонтално раздвојување од сите останати релевантни воздухоплов кои летаат во воздушниот простор на RVSM; Воздухоплов за кого е утврдено дека е неодобрен – RVSM, АТC нормално му дава дозвола за да го напушти воздушен простор на RVSM, кога е тоа можно;

(iii) Пилотите што е можно поскоро мора да го известат АТC, за било какви повторно воспоставување на правилното функционирање на опрема која е потребна за исполнување на барањата за RVSM;

(iv) Првиот АСС кој дознава за промената на статусот на RVSM за одреден воздухоплов мора соодветно да се координира со соседните АСС-а.

(5) Силна турбуленција – непрогнозирана:

(i) Кога воздухопловот кој лета во воздушен простор на RVSM се соочува со јаки турбуленции поради временските услови или вртлози за кои неговиот пилот смета дека ќе влијаат на способноста на воздухопловот да го одржи одобреното ниво на лет, пилотот мора за тоа да го известат АТC. АТC воспоставува или соодветно хоризонтално раздвојување или зголемено минимално вертикално раздвојување;

(ii) АТC ако е потребно и колку е во можност ги исполнува барањата на пилотите за промена на нивото на лет и / или на рута и ги проследуваат информациите за сообраќајот;

(iii) АТC побарува извештаи од другите воздухоплови за да се утврди дали RVSM да се укине во целост или во рамките на одреден опсег и / или области на ниво на лет;

(iv) По потреба АСС кој го укинува RVSM се координира со соседните АСС-а за таквите укинувања и за сите потребни прилагодувања на капацитетите во секторите за да се обезбеди непречен трансфер на сообраќајот.

(6) Силна турбуленција - прогнозирана:

(i) Кога метеоролошка прогноза предвидува сериозни турбуленции во воздушен простор на RVSM, АТC треба да утврди дали RVSM се укинува и, доколку е

потребно, на кој период и за кои конкретни нивоа на лет и / или области.

- (ii) Во случај RVSM да се укине, ACC кој го укинува RVSM се координира со соседните ACC во однос на нивото на лет соодветен за тој пренос на сообраќај, освен ако со писмо за согласност е утврден составот на доделување на ниво на лет во итни ситуации. Покрај тоа, ACC кој го укинуваат RVSM според потребите мора да ги координира применливите секторски капацитети со соседните ACC-а. `;

(21) Се додава следнава точка SERA.11014:

`SERA.11014 Индикација на ACAS за задолжително вертикално раздвојување (RA)

(а) во текот на летот се користи ACAS II, освен во случаите од минималната листа на опрема како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата (*), на начин со кој се овозможи давање на индикации за RA на летачкиот екипаж кога се детектира недозволена близина од страна на друг воздухоплов. Ова не смее да се применува доколку, како резултат од невообичаен процес или состојба се доведува до ограничување на перформансите, се бара ограничување на индикацијата за RA (се користи само предупредување за сообраќај (TA) или еквивалент).

(б) во случај на ACAS индикации за RA, пилотите:

- (1) веднаш реагираат согласно со индикацијата за RA, освен доколку тоа би ја загрозило безбедноста на воздухопловот;
- (2) го следат RA дури и доколку постои конфликт меѓу индикациите за RA и инструкциите на ATC за маневрирање;
- (3) не маневрираат спротивно на укажувањата за RA;
- (4) што е можно побрзо во однос на обемот на работа на летачкиот екипаж ги известува соодветните единици на ATC за какви било индикации за RA кои која бараат отстапување од важечките упатства или одобрување на ATC;
- (5) веднаш се усогласуваат со сите изменети индикации за RA;
- (6) ги ограничуваат измените на патека на летот на минимум кој е неопходен за исполнување на RA;
- (7) веднаш по престанокот на конфликтот повторно ги воспоставуваат условите од упатствата и одобренијата на ATC; и
- (8) го известуваат ATC веднаш штом повторно летаат во согласност со важечкото одобрување.

(в) Кога пилотот пријавува ACAS индикации за RA, контролорот не се обидува да ја смени патека на летот на воздухопловот се додека пилотот не одговори, „CLEAR OF CONFLICTS“ (не постои ризик од судир).

(г) Откако воздухопловот отстапи од неговото одобрување или од упатствата на ATC како би ги следел индикациите за RA, или пак пилотот пријави индикации за RA, контролорот престанува да биде одговорен за обезбедување на раздвојувањето

помеѓу тој воздухоплов и кои било други воздухоплови, на кои директно влијае маневарот кој е поттикнат од индикацијата за RA. Контролорот мора повторно да преземе одговорноста за да обезбеди раздвојување на сите засегнати воздухоплови кога:

- (1) контролорот потврдува прием на извештајот од летачкиот екипаж дека воздухопловот повторно лета во согласност со важечкото одобрување; или
- (2) контролорот потврдува прием на извештајот од летачкиот екипаж дека воздухопловот повторно лета во согласност со важечкото одобрување и издава алтернативно одобрување чиј прием го потврдува летачкиот екипаж.

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките барања и административните постапки во врска со воздушните летачки операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25.10.2012 год., стр. 1).`;

(22) Во точката SERA.11015 (д), Табелата S11-3 се менува како што следува:

(а) текстот во полето "Значење" кој одговара на фразата "Wilco" се заменува со:

`Разбирам, постапувам по упатствата`;

(б) во полето од фразата "Wilco" изразот "постапувам по упатството" се брише;

(23) Во точката SERA.12005 се додава следнава точка (в):

`(в) летачкиот екипаж ги подготвува тие извештаи со користење на формулари кои се врз основа на образецот AIREP SPECIAL (посебни извештаи од воздухот) како што е дефинирано во Дел А од Додатокот 5. Овој извештај мора да биде во согласност со детални инструкции за известување, како што е утврдено во точката 2 од Анекс 5

(1) летачкиот екипаж ги користат овие детални инструкции, вклучувајќи ги и форматите на пораки и фразеологија од Додатокот 5, кога ги испраќаат извештаи од воздух, а единицата на ATS ги користи кога тие извештаи се проследуваат.

(2) Посебните извештаи од воздухот кои содржат опсервации за вулкански активност се евидентираат во форма на посебен извештај од воздух за вулканска активност. Формите кои се врз основа на образец за специјални извештаи од воздух на вулканска активност утврдени во точка Б од Додатокот 5 им се обезбедуваат на летачкиот екипаж кој лета на рутите кои можат да бидат погодени од облаците од вулканска пепел. `;

(24) Точката SERA.12020 (а)(2) се заминува со следново:

`(2) на соодветното метеоролошко надзорно биро (MWO) во согласност со точката 3 од Додатокот 5; и

(25) Се додаваат следниве Оддели 13 и 14

ОДДЕЛ 13

Транспондер на SSR

SERA.13001 Операции на транспондер на SSR

(а) Кога воздухоплов пренесува функционален транспондер на SSR, пилот мора да го користи транспондерот за цело време на летот, без оглед на тоа дали воздухопловот е во или надвор од воздушниот простор каде се користи SSR за потребите на ATS.

(б) Пилотите не смеат да ја употребуваат опцијата IDENT освен ако тоа се бара од страна на ATC.

(в) Освен доколку е случај на лет во воздушниот простор за кој надлежниот орган утврдил задолжително користење на транспондери, воздухоплови без соодветни резерви на електрична енергија се ослободени од обврската за постојана употреба на транспондери.

SERA.13005 Поставување на код за режим на транспондер на SSR

(а) Со цел да се предупреди дека постои посебна вонредна ситуација, пилот на воздухопловот опремен со SSR:

(1) Поставува код 7700 за да предупреди на постоење на опасност, освен ако ATC претходно му наложил на пилотот користење на транспондерот на посебен код. Во вториот случај пилот сеуште може да избере код 7700 кога има причина да претпостави дека ова би била најдобрата мерка;

(2) Поставување на код 7600 за да предупреди на откажување на радио врската;

(3) Поставување на код 7500 за да предупреди на незаконско постапување. Ако тоа го бараат околностите, наместо тоа, треба да се избере код 7700.

(б) Освен како во случаите опишани во став (а) погоре, пилотот:

(1) поставува кодови според упатството од страна на единицата за ATS, или

(2) ако нема упатства од ATS за поставување на код, се поставува код 2000 или код како што е пропишано од страна на надлежниот орган или

(3) кога не добива услуги од контролата на летањето да одбере код 7000 со цел да се подобри откривањето на соодветно опремен воздухоплов, освен ако надлежниот орган не пропишал поинаку.

(в) Кога се забележува дека кодот кој што се прикажува во однос на ситуацијата се разликува од оној кој што е доделен на воздухопловот:

(1) се бара од пилот да го потврди одбраниот код и ако ситуацијата го бара тоа, повторно да се избере точниот код, и

(2) доколку доделениот и прикажаниот код сеуште не се совпаѓаат, од пилотот може се побара да се прекине работата на транспондерите во воздухопловите. Во согласност со тоа се известува следната контролна позиција и сите други опфатени единици кои при обезбедување на ATS користат SSR и / или

мултилатерација (MLAT).

SERA.13010 Информации добиени од апсолутната висина

(а) Кога воздухопловот е опремен со функционална опрема со Mode C, пилот мора постојано да го користи овој Mode, освен ако ATC не нареди поинаку.

(б) Освен ако поинаку не е пропишано од страна на надлежниот орган, секоја соодветно опремена на единица за ATC ги проверува информациите за нивото добиени од апсолутната висина која му се презентира на контролорот најмалку еднаш при првичниот контакт со воздухопловот или, доколку тоа не е можно, што е можно побрзо по тоа.

SERA.13015 Поставки за идентификација на воздухоплов со Mode S транспондер за SSR

(а) воздухоплов опремен со Mode S со функцијата за идентификација на воздухоплов мора да испраќа идентификација на воздухопловот како што е утврдено во став 7 во планот за лет на ICAO или, доколку не доставен било каков план лет, регистрација на тој воздухоплов.

(б) секогаш кога на прикажаната ситуацијата се забележи дека идентификација на воздухопловот која ја испраќа воздухопловот која е опремен со Mode S различен од оној кој што се очекува да биде во воздухопловот, од пилотот се бара да се потврди и доколку е потребно, повторно да ја внесете точната идентификација на воздухопловот.

(в) Доколку по потврдата на пилотот дека идентификација на воздухопловот во функцијата за идентификација во Mode S е точна, а не совпаѓањето продолжи, тогаш контролорот мора да ги преземе следниве мерки:

- (1) да го информира пилотот дека не поклопувањето продолжува;
- (2) каде е можно, да се поправи ознаката со која се прикажува идентификацијата на воздухопловот на екранот; и
- (3) да се извести следната контролна позиција и било која единица која користи Mode S за цели на идентификација на воздухопловот, дека воздухопловот кој ја емитира таа идентификација е погрешна.

SERA.13020 Дефект на транспондерот за SSR кога задолжително се бара опремување со функционален транспондер

(а) Во случај на дефект на транспондер по полетувањето, единицата на ATC се обидува да обезбеди продолжување на летот до аеродромот на дестинација според планот на летот. Сепак од пилотот може да се бара да се почитуваат одредени ограничувања.

(б) Доколку транспондерот се расипе и не може да се поправи пред полетувањето, пилотите:

- (1) го известуваат ATC што е можно поскоро, по можност пред поднесување на планот за лет;
- (2) во ставот 10 од формуларот за план на лет од ICAO во делот SSR се додава карактер 'N' за целосно не функционирање на транспондерот, или во случај на

делумно не функционирање на транспондер, внесува карактер кој одговара на останатите функционалност на транспондерот; и

- (3) ги почитува сите објавени процедури за барање за ослободување од барањата за опременост со функционален транспондер за SSR.

Дел 14

Процедури за гласовна комуникација

SERA.14001 Општо

Се употребува стандардизирана фразеологија во сите ситуации за кои е утврдена. Говорниот јазик се користи само кога стандардизирана фразеологија не може да служи за пренос на планираните пораки.

SERA.14005 Категорија на пораките

(а) Категориите на пораките кои се користат од страна на воздухопловната мобилна служба и предноста во воспоставувањето на комуникациите и преносот на пораките мора да биде во согласност со табелата S14-1.

Табела S14-1

Категорија на пораки и сигнал од радиотелефонија според приоритет	Радиотелефонски сигнал
а) повик за опасност, порака за опасност и опасност во сообраќај	MAYDAY
б) пораки за итност, вклучувајќи пораки на кои им претходи сигнал за медицински превоз	PAN или PAN PAN MEDICAL
в) комуникации кои се однесуваат на пронаоѓање на правец	-
г) пораки за безбедност на лет	-
д) метеоролошки пораки	-
ѓ) пораки за регуларноста на летот	-

(б) Пораките за опасност и опасност во сообраќајот треба да се управуваат во согласност со одредбите од точката SERA.14095.

(в) Пораките за итноста и итниот сообраќај, вклучувајќи ги и пораките на кои им претходи сигнал за медицински превоз, мора да се управуваат во согласност со одредбите од точка SERA.14095.

SERA.14010 Пораки за безбедност на летот

Пораките за безбедноста на летот содржат:

- (а) пораки за движење и контрола;

(б) пораки кои потекнуваат од операторот на воздухопловот или воздухопловот, а се од непосредна важност за воздухопловот во лет;

(в) метеоролошките информации од директна важност за воздухоплов во лет или кој се спрема да полета (директно пренесени или емитувани);

(г) останати пораки кои се важни за воздухоплов во лет или за воздухоплов кој се спрема да полета.

SERA.14015 Јазик кој треба да користи при комуникациите воздух-земја

(а) радиотелефонските комуникации воздух-земја се изведуваат на англиски јазик или на јазикот кој најчесто се користи во станицата на земја.

(б) на барање на кој било воздухоплов англискиот јазик мора да е на располагање од сите станици на земјата кои обезбедуваат услуги на одредени аеродроми и рути, кои се користат за меѓународниот воздушен превоз. Освен ако не е поинаку пропишано од страна на надлежниот орган, во посебни случаи, при комуникацијата со единица за ATS и воздухопловите на аеродромите со повеќе од 50.000 меѓународни IFR движења во годината, англискиот јазик мора да се користи. Земјите-членки во кои до денот на влегувањето во сила на оваа регулатива, англискиот јазик не е единствениот јазик кој се користи на таквите аеродроми при комуникација на единица за ATS и воздухопловот можат да одлучат да не го применуваат барањето во однос на употребата на англискиот јазик и за тоа да ја информираат Комисијата. Во овој случај таа земја-членка, не подоцна од 31 декември 2017 година, треба да подготви студија за можноста да се бара употребата на англиски јазик при комуникација помеѓу единиците за ATS и воздухопловите во овие аеродроми од безбедносни причини, односно да се избегне влегување во воздухопловот на зафатени полетни – слетни патеки и други безбедносни ризици, имајќи ги предвид важечките одредби од националното законодавство и правото на Европската унија во однос на јазиците. Оваа студија мора да се објави и за своите заклучоци мора да се извести Агенцијата и Комисијата.

(в) Податоците за јазиците кои се достапни на одредено место на теренот мора да биде дел од Зборникот на воздухопловни информации и други објавени воздухопловни информации кои се однесуваат на овие објекти.

SERA.14020 Изговор на зборови во радиотелефонијата

Кога за личните имиња, кратенките и зборовите за услуги постои сомнеж околу изговорот во радиотелефонијата, се користи азбука од Табелата S14-2.

Табелата S14-2

Абецеда за изговарање во радиотелефонијата

Буква	Збор	Приближен изговор (прикажан во латинично писмо)
A	Alpha	<u>AL</u> FAN/ <u>AL</u> FA
B	Bravo	<u>BRAH</u> VON/ <u>BPA</u> BO

C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE или <u>SHAR</u> LEE/ <u>ЧАР</u> ЛИ или <u>ШАР</u> ЛИ
D	Delta	<u>DELL</u> ТАН/ <u>ДЕЛ</u> ТА
E	Echo	<u>ЕСК</u> ОН/ <u>ЕК</u> О
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT/ <u>ФОКС</u> ТРОТ
G	Golf	GOLF/ГОЛФ
H	Hotel	НО <u>TELL</u> / ХО <u>ТЕЛ</u>
I	India	<u>IN</u> DEE АН/ <u>ИН</u> ДИ А
G	Juliett	<u>JEW</u> LI <u>ETT</u> / <u>ЈУ</u> ЛИ <u>ЕТ</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH/ <u>КИ</u> ЛО
L	Lima	<u>LEE</u> МАН/ <u>ЛИ</u> МА
M	Mike	MIKE/ МАЈК
N	November	НО <u>VEM</u> BER/ НО <u>ВЕМ</u> БЕР
O	Oscar	<u>OSS</u> САН/ <u>ОС</u> КАР
P	Papa	РА РА/ ПА <u>ПА</u>
Q	Qebec	<u>КЕН</u> ВЕСК/ <u>КУЕ</u> БЕК
R	Romeo	<u>ROW</u> МЕ ОН/ <u>РО</u> МЕ О
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> РАН/ СИ <u>Е</u> РА
T	Tango	<u>TANG</u> GO/ <u>ТАН</u> ГО

U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM или <u>OO</u> NEE FORM/ <u>ЈУ</u> НИ ФОРМ или <u>У</u> НИ ФОРМ
V	Victor	<u>VIK</u> ТАН/ <u>ВИК</u> ТА
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY/ <u>ВИС</u> КИ
X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY/ <u>ЕКС</u> РЕЈ
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY/ <u>ЈЕН</u> КИ
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO/ <u>ЗУ</u> ЛУ

Во приближниот приказ на латиничното писмо подвлечените слогови се нагласени.

SERA.14025 Начела за регулирање на идентификација на рутата на ATS кои не се стандардни појдовни и дојдовни рути

(а) Користење на ознаки на рутите на ATS при комуникација

- (1) Во говорната комуникација основната буква од ознаката се изговара во азбуката за изговарање која е дефинирана во Табела S14-2.
- (2) Кога се користи префиксите К, U или S, во говорна комуникација се изговараат на следниов начин
 - (i) К – KOPTER/КОПТЕР.
 - (ii) U – UPPER/АПЕР.
 - (iii) S – SUPERSONIC/СУПЕРСОНИК

(б) Зборот „kopter/коптер“ се изговара како во зборот „helicopter/ хеликоптер“, а зборовите „upper/апер“ и „supersonic/суперсоник“ како во англискиот јазик.

SERA.14026 Значајни точки

За упатување на значајните точки во вербална комуникација обично мора да се користат географски називи за одредени значајни точки обележани преку локација на радио навигационите помагала или единствено „одно име“ кое се состои од пет букви и може да се изговори доколку се работи за значајните точки кои не се означени со радионавигациските средства. Доколку не се користи географскиот назив на локацијата на радионавигациските средства, истиот мора да биде заменет со кодирана ознака која во говорната комуникација се изговара во согласност со азбуката за изговор.

SERA.14030 Употреба на ознаки за стандардни рути за заминувања и

пристигнувања по инструменти

Во говорната комуникација се користи ознаката за говорниот јазик за стандардни рути за заминувања и пристигнувања по инструменти.

SERA.14035 Пренос на броеви во радиотелефонијата

(а) Пренос на броеви

- (1) Сите броеви кои се користат во пренос на повикувачкиот знак на воздухопловот, правецот на летот, полетна – слетната патека, насоката и брзината на ветерот мора да се пренесуваат со изговарање на секоја цифра одделно.
 - (i) Нивоата на летот се пренесуваат со изговарање на повикувачкиот знак за секоја цифра поединечно, освен во случај на нивото на лет во цели стотки
 - (ii) Поставките за апсолутната висина се пренесуваат со изговарање на секоја цифра поединечно, освен во случај на предмети од 1000 hPa, кои се пренесени како 'ONE THOUSAND' (илјада).
 - (iii) Сите броеви кои се употребуваат во пренос на кодови од транспондер се пренесуваат со изговарање на секоја цифра поединечно освен кога, доколку кодовите на транспондерот содржат само цели илјади, информации се пренесуваат со изговарање на цифрата од бројот од илјадарките по што следи 'THOUSAND' (илјада).
- (2) Сите броеви кои се употребуваат во пренос на останатите информации, освен оние кои се опишани во став (1) од точката (а) мора да се пренесуваат со изговарање на секоја цифра посебно, освен што сите броеви кои содржат цели стотки и илјадарки се пренесуваат со изговарање на секоја цифра во бројот стотки или во илјадарки проследено со сто зборот 'HUNDRED' (сто), односно, 'THOUSAND' илјада. Комбинацијата од илјади и стотки се пренесуваат со изговарање на секоја цифра во бројот од илјадарките по што следи зборот проследено со зборот 'THOUSAND' (илјада), а потоа бројот на стотки проследено со зборот 'HUNDRED' (сто).
- (3) Кога постои потреба за разјаснување на бројот пренесен во цели илјадарки и / или стотки, тој број се пренесува со изговарање на секоја цифра одделно.
- (4) Кога информациите за релативната насока спрема некој објект или сообраќај во конфликт се даваат во форма на бројки на часовникот со 12 цифри, тие информации се даваат со изговарање на тие бројки во форма, 'TEN O'CLOCK' (10 часот) или 'ELEVEN O'CLOCK' (11 часот).
- (5) Броеви со децимални запирки се пренесуваат како што се бара во став (1) од точката (а), при што децималната запирка во дадениот ред се изговара со зборот 'DECIMAL' (запирка).
- (6) За идентификација на каналот за пренесување во радио телефонските комуникации на VHF, се употребуваат 6 цифри, на нумерички ознаки, освен доколку пет и шест цифри се нула, тогаш се користат само првите четири цифри.

SERA.14040 Изговарање на броеви

Доколку за комуникација се користи англискиот јазик, броевите мора се пренесуваат со изговорот од Табела S14-3:

Табела S14-3

<i>Број или елемент на бројот</i>	<i>Изговор</i>
0	ZE-RO/ЗИ-РО
1	WUN/УАН
2	TOO/ТУ
3	TREE/ТРИ
4	FOW-er/ФОВЕ-ЕР
5	FIFE/ФАЈФ
6	SIX/СИКС
7	SEV-en/СЕВ-ЕН
8	AIT/EJT
9	NIN-er/НАЈН-ЕР
10	TEN/ТЕН
11	EE-LE-VEN/И-ЛЕ-ВЕН
12	TWELF/ТВЕЛФ
Децимална точка	DAY-SEE-MAL/ДЕ-ЦИ-МАЛ

Сто	HUN-dred/ХУН-ДРЕД
Илјада	TOU-SAND/ТОУ-САНД

SEPA.14045 Техника на трансфер

(а) Трансферите се спроведуваат концизно со нормален тон на разговор

(б) Следниве зборови и фрази се користат како што е соодветно при радиотелефонските комуникации и го имаат значењето од Табела S14-4:

Табела S14-4

<i>Изговор</i>	<i>Значење</i>
ACKNOWLEDGE	Потврдете дека сте ја примиле и разбрале пораката
AFFIRM	Да
APPROVED	Одобрена е дозволата за бараната постапка
BREAK	Со ова означувам раздвојување на деловите од пораката
BREAK BREAK	Со ова ја нагласувам раздвојувањето меѓу пораките кои се пренесуваат на различни авиони во многу густ сообраќај
CANCEL	Откажување на претходно доделеното одобрение
CHECK	Проверете го системот или постапката.
CLEARED	Одобрено продолжување согласно утврдените услови.
CONFIRM	Барам потврда (одобрување, упатства, постапки, информации)
CONTACT	Воспоставете радиокомуникација со ...
CORRECT	Точно

CORRECTION	Направена е грешка во пренос (или во одредената порака). Точната верзија е ...
DISREGARD	Се игнорира
HOW DO YOU READ	Како да слуша мојот пренос? (види точка (в) од SERA.14070)
I SAY AGAIN	Повторувам за подобро разбирање и нагласување
MAINTAIN	Продолжете во согласност со наведените услови или буквална смисла.(одржување)
MONITOR	Слушајте на (фреквенција).
NEGATIVE	Не или немаат дозвола или пак, Не е точно или не сум можност
OVER	Овој трансфер е завршен и очекуваме ваш одговор.
OUT	Измената на трансферот е завршена и не очекувам одговор
READ BACK	Буквално повторување на целите или на одреден дел од примените пораки
RECLEARED	Направени се измени на вашето последно одобрение и ова ново одобрение го заменува претходното или дел од него.
REPORT	Кажете ја бараната информација ...
REQUEST	Се бара ... или, молам за дозвола ...
ROGER	Целосно го добив последниот пренос
SAY AGAIN	Повторете го целиот или следниот дел од вашиот последен пренос.
SPEAK SLOWER	Намалување на брзината на говорот

STANDBY	Чекај, ќе ти се јавам
UNABLE	Не можам да постапам во согласност со вашето барање, напатствие или дозвола
WILCO	(Кратенка за, will comply (ќе ги почитувам)) Ја разбираам вашата порака и ќе дејствувам во согласност со неа
WORDS TWICE	(а) <i>Како барање</i> , комуникацијата е отежната. Ве молиме кажете го два пати секој збор или група на зборови (б) <i>Како информација</i> , Со оглед на тоа дека комуникацијата е отежната, секој збор или група на зборови во оваа порака ќе се каже двапати.

SERA.14050 Повикувачки знак на радиостаницата во воздухопловот

(а) Целосни повикувачки знаци:

Повикувачите знаци за радиотелефонија на воздухопловот припаѓаат на еден од следните типови:

- (1) тип (а) – знаци што одговараат на регистарската ознака на воздухопловот; или
- (2) тип (б) – радиотелефонска ознака на операторот на воздухопловот по кој следат последните четири знаци од регистрациската ознака на воздухопловот; или
- (3) тип (в) – телефонска ознака на операторот на воздухопловот проследено со идентификација на летот.

(б) Скратени повикувачки знаци:

Повикувачите знаци за радиотелефонија на воздухопловот прикажани во точката (а), со исклучок на (в), можат да се скратат во согласност со условите наведени во точка SERA.14055 (в). Скратените повикувачки знаци треба да бидат во следниов формат:

- (1) тип (а) - првиот знак од регистрација и најмалку два последни знака од повикувачкиот знак;
- (2) тип (б) – радиотелефонската ознака на операторот на воздухопловот проследено со најмалку два последни знака од повикувачкиот знак;
- (3) тип (в) – нема скратена форма

SERA.14055 Процедури во радиотелефонијата

(а) Воздухопловот во текот на летот не смее да го промени типот на повикувачкиот знак на неговата радио станица, освен привремено според инструкциите од страна на единиците на АТС, кои се издаваат заради безбедност. До воздухопловот за време на полетувањето, при последниот дел од завршниот приод и при возењето по земја по слетувањето не му се упатува било каков пренос, освен од безбедносни причини.

(б) Воспоставување на радиотелефонски комуникации

- (1) Секогаш кога се воспоставува комуникација преку радиотелефонија се користат целосно повикувачки знаци. Кога се воспоставува комуникацијата, воздухопловот го започнува својот повик со ознаката на станицата која се повикува, по што следи ознаката на станицата која повикува.
- (2) Како одговор на горенаведените повици се користи повикувачки знак на станицата која се повикува, проследено со повикувачки знак на станицата која одговара, што се смета за покана да се продолжи со преносот од станица која повикува. Кога станува збор за пренос на комуникација во рамките на една единица за АТС, повикувачки знак на единицата за АТС единици може да биде изоставен, ако се одобри од страна на надлежниот орган.
- (3) Комуникациите започнуваат со повикување и одговор кога се сака да се воспостави контакт, но ако е сигурно дека станицата која е повикана ќе го прими повикот, станица која повикува може да ја испрати пораката без да чека одговор од станицата која е повикана.

(в) Дополнителни радиотелефонски комуникации

- (1) Скратените повикувачки знаци, како што е пропишано во точката SERA.14050 (б), се користат само откако комуникацијата е успешно завршена и под услов да не се доведе до забуна. Воздухоплов го користи својот скратен повикувачки знак само откако на тој начин му се обратила засегнатата воздухопловна станица.
- (2) Кога се издаваат и повторуваат одобренија од АТС, контролорите и пилотите секогаш додаваат повикувачки знак на воздухопловот на кој се однесува на одобрување. Во другите случаи, континуирано двонасочна комуникација по воспоставувањето контактот мора им се дозволи без понатамошна идентификација или повици се до завршетокот на контактот.

SERA.14060 Промена на комуникациите на VHF фреквенција

(а) Одговорната единица за АТС го информира воздухопловот за да премине од една радио фреквенција на друга во согласност со договорените процедури. Доколку нема таква најава, воздухопловот ја известува единицата за АТС пред да се случат таквите промени.

(б) Кога воспоставува иницијален контакт или ја напушта VHF фреквенцијата, воздухопловот испраќа за тоа информации на начин пропишан од ANSP кој е одговорен за давање на услуги, и одобрен од надлежниот орган.

SERA.14065 Процедури во радиотелефонија, при промена на канал за гласовна комуникација воздух-земја

(а) Освен ако поинаку не е пропишано од страна на ANSP кој е одговорен за давање на услуги и е одобрено од страна на надлежниот орган, првичниот повик на единицата за

ATS по промена на каналот за гласовна комуникација воздух-земја ги содржи следните елементи:

- (1) ознака на единицата за ATS која се повикува;
 - (2) повикувачки знак и, за воздухоплови од категоријата со силна вртложната турбуленција, зборот 'HEAVY' (тешко) или 'SUPER' (супер) доколку воздухопловот е идентификуван од надлежниот орган;
 - (3) ниво, вклучувајќи ги и поминатите и одобрените нивоа, доколку не се одржале одобрените нивоа;
 - (4) брзина, доколку е назначен од АТС; и
 - (5) дополнителни елементи како што се бара од страна на ANSP одговорен за давање на услуги и како е одобрено од страна на надлежниот орган.
- (б) Пилотите мора да обезбедат информации за нивоата заокружени на најблискиот цели 30 м или 100 стапки по висиномерот во воздухопловот.

(в) Почетен повик за аеродромската контролна кула

На воздухопловите на кои им се пружа услуга од аеродромската контрола, првичниот повик содржи:

- (1) ознака на единицата за ATS која се повикува;
- (2) повикувачки знак и, за воздухоплови од категоријата со силна вртложната турбуленција, зборот 'HEAVY' (тешко) или 'SUPER' (супер) доколку воздухопловот е идентификуван од надлежниот орган;
- (3) позиција; и
- (4) дополнителни елементи како што се бара од страна на ANSP одговорен за давање на услуги и како е одобрено од страна на надлежниот орган.

SERA.14070 Процедури за тестирање

(а) Тестирањето на преносот ја има следнава структура:

- (1) идентификација на станица која се повикува;
- (2) идентификација на станицата која повикува;
- (3) зборовите, 'RADIO CHECK' (проверка на радио станица);
- (4) фреквенција која се користи.

(б) Одговорот на тестирањето на преносот се врши на следниов начин:

- (1) идентификација на станица која го бара од тестирањето;
- (2) идентификација на станица која што одговара;

(3) информација во врска со чујноста на станица која бара тестирање на преносот;

(в) Кога се вршат тестови, се користи следниов распоред за чујност:

Табела за чујност

(1) 1 – неразбирливо / не се слушаеме

(2) 2 – се слушаеме повремено

(3) 3 – се слушаеме со потешкотии

(4) 4 - се слушаеме

(5) 5 - се слушаеме совршено

SERA.14075 Размена на пораки

(а) Пораките се јасни и недвосмислени, и секој пат кога е можно се користи стандардна фразеологија.

(1) Кога се емитува од воздухоплов, потврда за прием на пораката треба да содржи повикувачки знак на воздухопловот.

(2) Кога потврдата за прием ја праќа единицата за ATS до воздухопловот, таа мора да содржи повикувачки знак на воздухопловот, доколку е неопходно, проследено со повикувачки знак од единица за ATS.

(б) Крај на разговорот.

Радителефонска комуникација мора да ја заврши единицата за ATS која ја прима или воздухопловот, користејќи го својот повикувачки знак.

(в) Исправки и повторувања

(1) Кога при преносот е направено грешка, се изговара зборот 'CORRECTION' (корекција), се повторува последната точна група или фраза, а потоа се пренесува точната верзија.

(2) Доколку корекција најдобро може да се изврши со повторување на целата порака, пред вториот пренос на пораката се користи фразата 'CORRECTION, I SAY AGAIN' (корекција, повторно изговарам).

(3) Доколку приемната станица се сомнева во валидноста на примена порака, се бара повторување на целата порака или на дел од неа.

(4) Доколку се бара повторување на целата порака, се изговараат зборовите 'SAY AGAIN' (повтори уште еднаш). Ако се бара да се повтори дел од пораката, се изговара фразата 'SAY AGAIN ALL BEFORE....' (повтори уште еднаш пред.....), а потоа првиот збор што е правилно примени или, 'SAY AGAIN....' (повтори пред делот кој недостасува) и 'TO' (до) ... (по делот кој недостасува) или, 'SAY AIGAIN ALL AFTER' (повтори сè)...(последниот збор кој е примен правилно).

(г) Доколку при проверката на исправноста се забележат неисправни елементи на крајот од повторувањето мора да се пренесат зборовите 'NEGATIVE, I SAY AGAIN' (неточно, повторувам), а потоа точната верзија на соодветните елементи.

SERA.14080 Следење на комуникацијата / работното време

(а) За време на летот, воздухопловот ја следи комуникацијата како што се бара од страна на надлежниот орган и не го прекинува надзорот, освен од безбедносни причини, а за тоа не ја известува соодветната единица за ATS.

(1) Воздухопловот на долги прекуокеански летови или на летови преку одредени области на кои се бара опременост со предавател за итно лоцирање (ELT), мора постојано да ја следи фреквенцијата за итни случаи на VHF 121.5 MHz, освен во периоди кога воздухопловот комуницира со другите VHF канали или кога, поради ограничувањата опремата е сместена во воздухопловот или обврските во пилотската кабина може истовремено да се следат на два канали.

(2) Воздухопловот постојано ги следи фреквенции за итни случаи на VHF 121,5 MHz во области или на рути каде што постои можност за следење на воздухоплови или други опасни ситуации, како и на барање на надлежниот орган.

(б) Воздухопловна станица постојано го слуша VHF канал за итни ситуации на 121.5 MHz во текот на работното време на единицата каде што е инсталиран. Кога две или повеќе такви станици се сместени заедно, тоа барање се исполнува со следење на каналот 121.5 MHz на една од нив.

(в) Кога е потребно воздухоплов или единица на ATS за било каква причина да го прекине ова дело, доколку се во можност ги информираат другите релевантни станица и им дава време за кои се очекува дека оваа работа ќе продолжи. Кога работата продолжува, за тоа ги информира другите релевантни станица. Кога е неопходно прекинат да се продолжи по времето од првичното известување, доколку е можно, се испраќа коригирано точно или приближно време за продолжување на работите.

SERA.14085 Употреба на пренос во слепо

(а) Кога воздухопловот не успее да воспостави контакт на каналот кој е наменет за тоа, на претходно користениот канал или на друг канал што одговара на таа рута и не успее со какви било средства кои му се на располагање да воспостави комуникација со соодветна единица за ATS, со втората единица за ATS или со други воздухоплови, тој воздухоплов ја испраќа пораката два пати по канал (или канали) кој е одреден за тоа, но пред тоа ја испраќа фразата 'TRANSMITING BLIND' (пренесувам во слепо) и, доколку е потребно, наведувајќи ги примателите на кого му се наменети пораките.

(б) Кога воздухопловот не е во можност да воспостави комуникација поради дефект на приемникот, извештајот го праќа во закажаното време, или позициите, на каналот кој е во употреба, а пред нив ја кажува пораката 'TRANSMITING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE' (пренос на слепо поради дефект на примачот). Воздухопловот мора да:

(1) ја испрати саканата порака и да ја повтори во целост;

(2) го наведе следното закажано време на пренос;

(3) кога му се дава од ATS, да испрати информација за намерата на водачот на

воздухопловот во однос на продолжувањето на летот.

SERA.14087 Употреба на комуникациски техники за препраќање

(а) Кога единицата за ATS не успее да стапи во контакт со воздухопловот по повиците на фреквенциите за кои се смета дека воздухопловот ги слуша, таа мора да:

- (1) бара од други единици за ATS да ѝ помогнат со повикување на овој воздухоплов и, ако е потребно, со проследување на комуникациите; и
- (2) бара од воздухопловот на таа рута да се обиде да воспостави комуникација со предметниот воздухоплов, и доколку е потребно, да ги проследи комуникациите.

(б) одредбите од (а) се применуваат на:

- (1) барање од релевантните единици за ATS;
- (2) кога очекуваното емитирање од воздухопловот не е примено толку долго време што доведува до сомневање на дефект во комуникацијата.

SERA.14090 Посебни комуникациски процедури

(а) Движење на возило

Фразеологијата за движење на возило, освен за трактори за влечење, на површините за маневрирање мора да бидат исти како оние што се користат за движење на воздухопловот, со исклучок на инструкциите за движење по земја, во кој случај зборот 'PROCEED' (продолжи) се употребува наместо зборот 'TAXI' (возење по земја).

(б) Советодавни услуги во воздушниот сообраќај

Советодавните услуги во воздушниот сообраќај не издаваат „одобрение“ туку само совет и доколку воздухопловот предлага серија на активности мора да го користат зборот 'advise' (совет / советување) или 'suggest' (предлог / сугерираат).

(в) Укажување на категоријата на силни вртложни турбуленции

- (1) За воздухоплови од категоријата на силни вртложни турбуленции се наведува зборот 'heavy' (силни), веднаш по повикувачкиот знак на воздухопловот во почетниот радиотелефонски контакт помеѓу воздухопловот и единицата за ATS единици.
- (2) За специфични воздухоплови од категоријата воздухоплови со силни вртложни турбуленции, за кои ги одредил надлежниот орган, зборот 'SUPER' (многу силна) се наведува веднаш по повикувачкиот знак на воздухопловот во почетниот радиотелефонски контакт помеѓу воздухопловот и единицата за ATS единици.

(г) Процедури кои се однесуваат на отстапување поради временските услови

Кога пилотот започнува со комуникација со АТС, може да добие брз одговор доколку ја употреби фразата 'WEATHER DEVIATION REQUIRED' (потребно е отстапување поради временските услови) за да се истакне се бара приоритет за фреквенција и во одговорот од страна на АТС. Кога е потребно, пилот започнува со комуникација

користејќи го повикот на итност `PAN PAN` (најдобро да се изговори трипати).

SERA.14095 Процедури при комуникации во радиотелефонијата во опасност и итност

(а) Општо

- (1) Сообраќајот на пораките за опасност и итност мора да ги содржи сите на радиотелефонски пораки кои се однесуваат на опасност односно на итна ситуација. Опасноста и итните ситуации се дефинираат на следниов начин:
 - (i) *Опасност*: состојбата на кој и се заканува голема и / или непосредна опасност и потребата за итна помош.
 - (ii) *Итност*: состојба која се однесува на безбедноста на воздухопловот или друго возило, или на некое лице во воздухопловот или во видокругот, но не е му е потребна итна помош.
- (2) Радиотелефонскиот сигнал `MAYDAY` и радиотелефонски сигнал за итност `PAN PAN` се користат на почетокот на првата порака за опасност или итност. Радиотелефонскиот сигнал за опасност и итност се користи на почетокот на секоја наредна комуникација за опасност и итност.
- (3) Иницијаторот на пораките кои се упатени кон воздухопловот во состојба на опасност или итност мора да го ограничи бројот, големината и содржината на таквите пораки на минимум со оглед на ситуацијата.
- (4) Ако единицата за ATS до која се обратил воздухопловот не е упатено и не го потврдил приемот на пораката за опасност или итност, другите единици за ATS мора да обезбедат помош, како што е дефинирано во точката (б) од став 2 или во токата (б) став 3.
- (5) Сообраќајот на пораките за опасност и итност се одвиваат на фреквенцијата на која е започнат таквиот сообраќај, се додека не се заклучи дека ќе се даде подобра помош доколку сообраќајот се префрли на друга фреквенција.
- (6) Во случај на пораки на опасност и итност, воопшто, преносот преку радиотелефонија мора да се врши полека и разговетно, а секој збор да се изговара јасно, со цел да се олесни снимањето.

(б) Радиотелефонски комуникации во опасност

(1) Операции на воздухоплов во опасност

Освен што во порака на која и претходни радиотелефонскиот сигнал за опасност `MAYDAY` во согласност со ставот 2 од точката (а) најдобро е да се изговара три пати, а порака за опасност која е испратена од страна на воздухопловот кој прогласува состојба на опасност мора:

- (i) да биде на фреквенција воздух-земја, која се употребува во тоа време;
- (ii) да се состои од што повеќе од следниве елементи изговорени разговетно, и доколку е можно, по следниов редослед:

(А) насловот на единицата за ATS на која и се обраќа (доколку времето

и околностите дозволува);

(Б) идентификација на воздухопловот;

(В) вид на состојбата на опасноста;

(Г) намери на водачот на воздухопловот;

(Д) моменталната позиција, насока и ниво.

- (2) Делување на единицата за ATS на која воздухопловот ѝ се обратил или првата единица за ATS која го потврдила приемот на пораката за опасност единица.

Единицата за ATS на која ѝ се обратил воздухопловот во опасност или првата единица на ATS која го потврдила приемот на пораката за опасност, мора:

- (i) веднаш да го потврди приемот на пораката за опасност;
- (ii) да ја преземе контролата над комуникациите или конкретно и јасно да ја пренесе таа одговорноста, и да го извести воздухопловот доколку се оствари тој пренос; и
- (iii) веднаш да преземе мерки за да се обезбеди достапност на сите неопходни информации што е можно поскоро спрема:

(А) засегната единица за ATS;

(Б) засегнатиот оператор на воздухопловот или неговиот претставник, во согласност со претходните договори;

- (iv) да ги предупреди другите единици за ATS, како што е соодветно, за да се спречи преносот на сообраќајот на фреквенцијата за комуникација во опасност.

- (3) Наметнување на радио тишина

- (i) На воздухопловот во опасност, или на единицата за ATS која го контролира сообраќајот во опасност треба да и се дозволи наметнување на радио тишина, дали на сите станици за мобилни услуги во соодветната област или во било која станица која се меша со сообраќајот за опасност. Во зависност од околностите, тие услови се испраќаат со инструкциите `to all stations` (до сите станици) или до само една станица. Во двата случаи, мора да се користи фразата:

(А) `STOP TRANSMITTING` (престанете со емитувањето);

(Б) со радиотелефонскиот сигнал `MAYDAY`.

- (ii) Користењето на сигналите од подточка (i) точка (3) став (б) се резервирани за воздухоплови во опасност и за единицата за ATS кој го контролира сообраќајот во опасност.

- (4) Активности на сите останати единици за ATS / воздухоплови

- (i) Комуникацијата во опасност има апсолутен приоритет над сите

останати пораки, а единицата за ATS / воздухопловите кои што се запознаени, не треба да емитираат на именуваната фреквенција со исклучок:

(А) доколку состојбата на опасноста се откаже или доколку заврши целосната комуникација во опасност;

(Б) доколку сиот комуникациски сообраќај во опасност се префрли на друга фреквенција;

(В) кога е одобрено од страна на единицата за ATS која ја контролира комуникацијата;

(Г) ако и самите и обезбедуваат помош.

- (ii) Секоја единица за ATS / воздухоплов кои се запознаени со комуникациски сообраќај во кој е во опасност, а самите не можат да му помогнат на воздухопловот во опасност, мора да продолжат да го слушаат тој комуникациски сообраќај се додека не стане јасно дека помошта е обезбедена.

(5) Завршување на комуникацијата во опасност и радио тишина.

- (i) Кога воздухопловот повеќе не е во опасност, тој мора да пренесе порака дека се откажува од состојбата на опасност.

- (ii) Кога единицата за ATS која ја контролира комуникацијата во опасност дознае дека состојбата на опасност завршило, таа веднаш мора да преземе мерки за да се осигура дека оваа информација што попрво стане достапна до:

(А) засегнатите единици за ATS;

(Б) до засегнатиот оператор на воздухопловот или неговиот претставник, во согласност со претходните договори.

- (iii) Комуникацијата во опасност и состојбата на радио тишина се завршува со пренесување на пораката со фразата 'DISTRESS TRAFIC ENDED' (сообраќајот во опасност е завршен) на фреквенцијата или на фреквенциите кои се користат за сообраќај во опасност. Оваа порака се испраќа само до единицата за ATS која ги контролира тие комуникации и кога, по добивањето на пораките пропишани во подстав (i) став (б) од точка (5), овластени од страна на надлежниот орган.

(в) Итноста во радиотелефонски комуникации

- (1) Дејствијата на воздухопловот кој пријавил состојба на итност, освен доколку не е наведено во ставот (в) од точката (4).

Освен што пораката за итност и претходи на радиотелефонски сигнал 'PAN PAN' во согласност со став (а) од точка 2, каде е најдобро да се изговори три пати, и секој збор од групата да се изговара како францускиот збор 'rappe' (пане), пораката за итност да се испрати од страна на воздухопловот кој прогласил состојба за итност мора да:

- (i) се испрати на фреквенција воздух-земја, кој во тоа време се користи;
- (ii) се состои од онолку од следниве елементи колку што е потребно, изговорени јасно и, доколку е можно, по следниов редослед:
 - (А) името на единицата за ATS на која и се обраќа;
 - (Б) идентификацијата на воздухопловот;
 - (В) видот на состојбата на итност;
 - (Г) намера на водачот на воздухопловот;
 - (Д) сегашната позиција, ниво и насока;
 - (Ѓ) кои било други корисни информации.

- (2) Дејствие на единиците за ATS на која воздухопловот и се обратил или на првата единица за ATS која го потврдила приемот на пораката за итност.

Единица за ATS на која и се обратил воздухопловот кој пријавува состојба на итност или првата единица за ATS која го потврдила приемот на пораката на итност мора:

- (i) да го потврди приемот на пораката на итност;
 - (ii) веднаш да преземе мерки за да се осигура дека сите потребни информации се достапни во најкраток можен рок, на:
 - (А) засегнатите единици за ATS;
 - (Б) до засегнатиот оператор на воздухопловот или неговиот претставник, во согласност со претходните договори;
 - (iii) доколку е потребно, да ја преземат контролата врз комуникациите.
- (3) Активности на сите други единици за ATS / воздухоплов

Комуникациите во итни ситуации имаат предност пред сите други комуникации освен пред комуникации за опасност и сите единици за ATS / воздухоплови обрнуваат внимание да не се мешаат во преносот на комуникацискиот сообраќај за итност.

- (4) Активности за воздухоплови кои се користат во медицински транспорт.

- (i) Со користење на сигналот кој е опишано во став подточката (i) од точката (4) од став (в) напоменува дека пораката која што следи се однесува на заштитен медицински транспорт во согласност со Женевската конвенција од 1949 и дополнителните протоколи.
- (ii) За целите на известувањето и идентификацијата на воздухопловот кој се користи за медицински транспорт, по објавувањето на радиотелефонскиот сигнал за 'PAN PAN', каде е најдобро да се изговори три пати, и секој збор од групата да се изговара како францускиот збор 'panne' (пане), следува радиотелефонска сигнал за

медицински транспорт 'MAY-DEE-CAL', изговорен на француски јазик 'medical' (медикал). Користењето на претходно опишаните сигнали предупредува дека пораката која што следува се однесува на заштитен медицински транспорт.

Преку пораката се пренесуваат следниве информации:

(А) повикувачкиот знак или било кој друг признат елемент за идентификација на медицинскиот транспорт;

(Б) позицијата на медицинскиот транспорт;

(В) бројот и видот на медицинскиот транспорт;

(Г) предвидената рута;

(Д) предвиденото време на рута и времето на пристигнување и заминување, и по потреба,

(Ѓ) сите останати информации како што се висината на летот, радиофреквенциите кои се следат, јазиците кои се употребуваат како и модовите и кодовите на секундарниот надзорен радар

(5) Делувањето на единицата за ATS на кого му се обратил воздухопловот или друга станица која ја примиле пораката за медицински транспорт

Одредбите од подточката (в) од точка (2) и од подточката (в) од точката (3) се применуваат како што е соодветно за единиците за ATS кои ги примаат пораки за медицински транспорт.'

(26) Додаток 1 се менува како што следува:

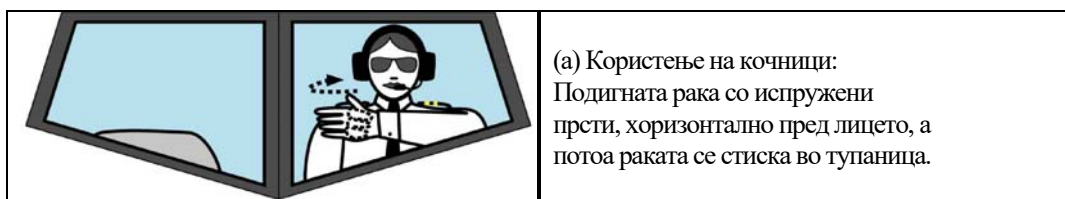
(а) точка 1.1.2. се заменува со следново:

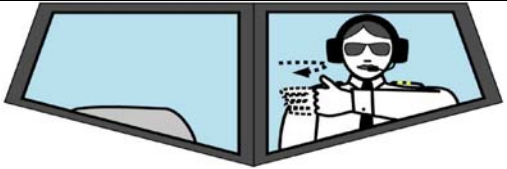
"1.1.2. Постапките за телекомуникациски пренос на сигналите за опасност и итност се во согласност со Дел 14.';

(б) во точката 3.2.4.1, текстот се заминува со следново:

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

(в) точките 4.2.1.1, 4.2.1.2 и 4.2.1.3 се заминуваат со следниве илустрации:



	(б) Кочници отпуштени: Подигната рака стисната во тупаница, хоризонтално пред лицето, а потоа прстите се испружаат.
	(в) Поставување на подметнувачи: Рацете испружени, со дланките свртени нанадвор, се вкрстуваат пред лицето.
	(г) Отстранување на подметнувачи: Рацете вкрстени пред лицето, со дланките свртени нанадвор, се рашируваат на страна.
	(д) Подготвен за придвижување на моторите: Подигање на соодветен број на прсти од едната рака го покажува бројот на моторот кој треба да се придвижи.

(27) Во Додаток 2, точката 5.1.3 се заменува со следново:

- ` 5.1.3. Секоја измена во податоците во известувањето пред пуштање на балонот согласно точката 5.1.2, 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.`;

(28) Во Додаток 4, табелата се изменува како што следува:

(а) во колоната `услуги кои се даваат`, во полето класа на воздушен простор C, вид на лет VFR, точката (2) се заменува како што следува:

`(2) Услуги на контрола на летање, информации за VFR/VFR сообраќајот (и совет за избегнување на сообраќај, на барање)`

(б) во колоната `услуги кои се даваат`, во полето класа на воздушен простор D, вид на лет VFR, точката (2) се заменува како што следува:

`Услуги на контрола на летање, информации за IFR/VFR и VFR/VFR сообраќајот (и совет за избегнување на сообраќај, на барање)`

(29) Додатокот 5 се заменува со следново:

Додаток 5

Технички спецификации за следење од воздухоплов и известувања
со говорна комуникација

А. ИНСТРУКЦИИ ЗА ИЗВЕСТУВАЊЕ

ФОРМУЛАР ЗА ПОСЕБНО ИЗВЕСТУВАЊЕ ОД ВОЗДУХ (AIRREP SPECIAL)

СТАВ	ПАРАМЕТРИ	РАДИОТЕЛЕФОНСКА ТРАНСМИСИЈА по потреба
-	Ознака на видот на пораката - посебно известување од воздух	(AIRREP SPECIAL)

Дел 1	1	Aircraft identification (идентификација на воздухопловт)	(<i>aircraft identification</i>) идентификација на воздухопловт)
	2	Position (Позиција)	POSITION (<i>latitude and longitude</i>) ПОЗИЦИЈА (<i>латерална и лонгитудинална</i>) OVER (<i>significant point</i>) НАД (<i>значајна точка</i>) ABEAM (<i>significant point</i>) ОД СТРАНА (<i>значајна точка</i>) (<i>significant point</i>) (<i>bearing</i>) (<i>distance</i>) (<i>значајна точка</i>)
	3	Time (Време)	(<i>time</i>) (време)
	4	Level (Ниво)	FLIGHT LEVEL (<i>number</i>) or (<i>number</i>) METRES or FEET НИВО НА ЛЕТ (<i>број</i>) или (<i>број</i>) МЕТРИ или СТАПКИ CLIMBING TO FLIGHT LEVEL (<i>number</i>) or (<i>number</i>) METRES or FEET ИСКАЧУВАЊЕ ДО НИВО НА ЛЕТ (<i>број</i>) или (<i>број</i>) МЕТРИ или СТАПКИ DESCENDING TO FLIGHT LEVEL (<i>number</i>) or (<i>number</i>) METRES or FEET ПОНИРАЊЕ ДО НИВО НА ЛЕТ (<i>број</i>) или (<i>број</i>) МЕТРИ или СТАПКИ
	5	Next position and estimated time over (Следна позиција и предвидено време на таа позиција)	(<i>position</i>) (<i>time</i>) (<i>позиција</i>) (<i>време</i>)
	6	Ensuing significant point (Следна значајна точка)	(<i>position</i>) NEXT (<i>позиција</i>) СЛЕДНА
Дел 2	7	Estimated time of arrival (Предвидено време за пристигнување)	(<i>aerodrome</i>) (<i>time</i>) (<i>аеродром</i>) (<i>време</i>)
	8	Endurance (Автономија на летот)	ENDURANCE (<i>hours and minutes</i>) АВТОНОМИЈА НА ЛЕТОТ (<i>саати и минути</i>)
Дел 3	9	Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report: (Појава која бара посебно известување од воздух) — Moderate turbulence — Severe turbulence — Moderate icing — Severe icing — Severe mountain wave — Thunderstorms without hail — Thunderstorms with hail — Heavy dust/sandstorm — Volcanic ash cloud — Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption	TURBULENCE MODERATE (УМЕРЕНА ТУРБУЛЕНЦИЈА) TURBULENCE SEVERE (ЈАКА ТУРБУЛЕНЦИЈА) ICING MODERATE (УМЕРЕНО ЗАЛЕДУВАЊЕ) ICING SEVERE (ЈАКО ЗАЛЕДУВАЊЕ) MOUNTAINWAVE SEVERE (ЈАК ПЛАНИНСКИ БРАН) THUNDERSTORMS (ГРМОТЕВИЦИ БЕЗ ГРАД) THUNDERSTORMS WITH HAIL (ГРМОТЕВИЦИ СО ГРАД) DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY (ЈАК ОЛУЕН БЕТАР СО ПРАШИНА ИЛИ СИЛНА ПУСТИНСКА ОЛУЈА) VOLCANIC ASH CLOUD (ОБЛАК ОД ВУЛКАНСКИ ПЕПЕЛ) PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION (ВУЛКАНСКА АКТИВНОСТ ПРЕД ЕРУПЦИЈА ИЛИ ВУЛКАНСКА ЕРУПЦИЈА)

1 СОДРЖИНА НА ИЗВЕСТУВАЊА ОД ВОЗДУХ

1.1 Извештај за позицијата и специјално известување од воздух

- 1.1.1 Дел 1 од моделот кој е дефиниран во точката А е задолжителен за известување за позицијата и посебни извештаи од воздух, иако неговите точките 5 и 6 можат да се изостават. Се додава Дел 2, во целина или во делови, само доколку тоа се бара од страна на оператор или од неговиот овластен застапник, или ако водачот на воздухопловот смета дека е потребно. Дел 3 се вклучен во посебните известувања од воздух.
- 1.1.2 Причината за издавањето на посебните известувања од воздух се избираат од списокот наведен во точката (а) од SERA.12005.
- 1.1.3 Кога станува збор за посебно известување од воздух кое содржи информации за вулканска активност, извештајот по летот мора да се состави со помош на образец за известување на вулканска активност (Модел VAR) наведен во точката В. Сите елементи кои се забележани се забележуваат и наведуваат на соодветните места во Моделот VAR.
- 1.1.4 Специјални известувања од воздух се издаваат колку што е можно поскоро по забележувањето на феноменот поради кој е потребно да се состави посебно известување од воздухот.

2 ДЕТАЛНИ ИНСТРУКЦИИ ЗА ИЗВЕСТУВАЊЕ

- 2.1 Ставките од известувањата од воздух се известуваат по редоследот даден во формата на образец AIREP (посебни известувања од воздухот).

- ОЗНАКА НА ВИДОТ НА ПОРАКАТА. За посебно известување од воздух се наведува 'SPECIAL' (посебно).

Оддел 1

Став 1 - ИДЕНТИФИКАЦИЈА НА ВОЗДУХОПЛОВ. Да се наведе повикувачкиот знак на радиостаницата на воздухопловот како што е утврдено во Дел SERA.14050.

Став 2 - ПОЗИЦИЈА. Да се наведе позицијата како географска ширина (степени во форма на две (2) цифри или степени и минути во форма на четири (4) цифри, проследено со 'north' (север) или 'south' (југ) и географска должина (степени во форма на три (3) цифри или степени и минути во форма на пет (5) цифри, проследено со 'east' (исток) и 'west' (запад), или како значајна точка идентификувана со кодирана ознака од (2 до 5 карактери), или како значајна точка проследена со ориентација во однос на магнетскиот пол (3 цифри) и оддалеченоста во наутички милји од таа точка. Ако е применливо, пред значајната точка се наведува 'ABEAM' (од страна).

Став 3 - ВРЕМЕ. Да се наведе времето во часови и минути по UTC (4 цифри), освен ако наведувањето на времето во минути по час (2 цифри) се обезбедува врз основа на регионални договори за воздухопловната навигација. Известувањата за времето треба да бидат реалното време на воздухопловот на дадената позиција, а не времето од која е почнат преносот на извештајот. Кога се издава специјално известување од воздух, времето секогаш мора да биде наведено во часови и минути по UTC.

Став 4 - НИВО НА ЛЕТ ИЛИ АПСОЛУТНА ВИСИНА. Кога висиномерот е поставен на стандарден притисок, нивото на лет во извештајот се наведува со три (3) цифри. Кога е наместен QNH, висината во извештајот се наведува во метри по што се додава 'METRES' (метри) или за стапки по што следува 'FEET' (стапки). Се наведува 'CLIMB' (качување) (а потоа нивото) кога искачувањето или 'DESCENDING' (понирањето) (а потоа нивото) кога понира е до ново ниво откако ги поминува значајните точки.

Став 5 - СЛЕДНА ПОЗИЦИЈА И ПРЕДВИДЕНО ВРЕМЕ НА ТАА ПОЗИЦИЈА. Да се наведе следната точка на јавување и предвиденото време на таа точка на јавување или да се наведе предвидената позиција, на која се пристигнува еден час подоцна, во согласност со процедурите на известување. Се користат конвенциите за податоци кои се дадени во ставот 2 во однос на позицијата. Да се наведе предвиденото време на таа позиција. Да се наведе времето во часови и минути по UTC (4 цифри), освен ако наведувањето на времето во минути по час (2 цифри) се обезбедува врз основа на регионални договори за воздухопловната навигација.

Став 6 – СЛЕДНА ЗНАЧАЈНА ТОЧКА. Да се наведе обезбедувањето на следната значајна точка која следи по 'следната позиција и предвиденото време на таа позиција'.

Оддел 2

Став 7 – ПРЕДВИДЕНО ВРЕМЕ ЗА ПРИСТИГНУВАЊЕ. Да се наведе името на аеродромот предвиден за првично пристигнување, а потоа предвиденото очекувано време на пристигнување на аеродромот во часови и минути по UTC (4 цифри).

Став 8- АВТОНОМИЈА НА ЛЕТОТ. Да се наведе 'ENDURANCE' (автономија на летот) по што следи автономија на летот во однос на горивото во часови и минути (4 цифри).

Оддел 3

Став 9 – ПОЈАВА КОЈА БАРА ПОСЕБНО ИЗВЕСТУВАЊЕ ОД ВОЗДУХ Да се наведе еден од следниве феномени на кои се пресретнати или забележани:

- умерена турбуленција е 'TURBULANCE MODERATE' и

- јака турбуленција е 'TURBULENCE SEVERE'

Се применуваат следниве спецификации:

- Умерен - Услови во кои се можни промени во положбата и / или висината на воздухопловот, но воздухопловот цело време останува под контрола. Типични се мали промени во брзината. Промени во читањето на акцелерометар од 0,5 g до 1,0 g во центарот на гравитација на воздухопловот. Потешкотии при одењето. Лицата кои седат чувствуваат отпор на сигурносните појаси. Слободните предмети се движат.

- Јака – Услови во кои настанува брзо менување на положбата и / или висина на воздухопловот; воздухоплов може во пократки временски периоди да биде надвор од контрола. Типични се големи промени во брзината. Промени во читањето на акцелерометар се поголеми од 1,0 g во центарот на гравитација на воздухопловот. Лицата кои седат чувствуваат силен притисок од појасите. Слободните предмети паѓаат и летаат наоколу.

- умерено заледување е 'ICING MODERATE' за јако заледување е 'ICING SEVERE';

Се применуваат следниве спецификации:

- Умерен - Услови во кои е пожелна промена на насоката и / или висина.

- Јако - Услови во кои се смета дека е неопходна итна промена на насоката и / или висина.

- силен планински бран е 'MOUNTAIN WAVE SEVERE';

Се применуваа следнава спецификација:

- Јак - Услови во кои брзини силата на воздухот при понирање која се следи е од 3,0 м / с (600 стапки / мин) или повеќе и / или постои јака турбуленција.

- Грмотевици без град Е 'THUNDERSTORM', грмотевици со град како 'THUNDERSTORM WITH HAIL';

Се применуваа следнава спецификација:

Се известуваат само за оние грмотевици кои:

- обвиткани во измаглица, или

- во рамките на облак, или

- распространети, или

- обликуваат линија на бура.

- јак олуен ветар со прашина или песочна бура е 'DUSTSTORM HEAVY' или 'SANDSTORM HEAVY';

-вулканска активност пред ерупција или вулканска ерупција е 'PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY' или 'VOLCANIC ERUPTION'

Се применува следнава спецификација:

'вулканска активност пред ерупција' во овој контекст значи необична и / или зголемена вулканска активност која може да ѝ претходи на вулканска ерупција.

2.2 Информациите кои се забележани во формуларот од извештајот за вулканската активност (Модел VAR) не се за пренос преку RTF, туку операторот или член од екипажот мора по пристигнувањето на аеродромот без одлагање да го достави до аеродромската метеоролошка служба. Доколку таква служба не е на располагање, пополнетиот формулар се доставува во согласност со локалните договори помеѓу операторот на воздухопловот и давателите на MET и ATC.

3 ПРОСЛЕДУВАЊЕ НА МЕТЕОРОЛОШКИТЕ ИНФОРМАЦИИ ДОБИЕНИ ПРЕКУ ГОВОРНА КОМУНИКАЦИЈА

Кога се примаат посебните извештаи од специјалните единици за известување од

воздух, единиците за ATS мора да ги проследат овие извештаи од воздухот без одлагање до метеоролошко надзорно биро (MWO). Со цел да се обезбеди прибирање на специјалните извештаи од воздух во автоматски систем на земја, елементите на ваквите извештаи се доставуваат во согласност со конвенциите за податоци утврдена подолу и пропишаниот редослед.

- 'ADDRESSEE' (примател). Се забележува станицата која е повикана, а доколку е потребно, и се проследува.

- 'MESSAGE TYPE DESIGNATOR' (ознака на видот на пораката). За посебно известување од воздухот се забележува ARC.

- AIRCRAFT IDENTIFICATION (идентификација на воздухоплов) Снимање на идентификацијата на воздухопловот со користење на конвенцијата за податоците од ставот 7 од планот на летот, без празно место помеѓу ознаките на оператори и регистрација на воздухопловот или идентификација на летот, доколку се наведува.

Оддел 1

Став 0 - ПОЗИЦИЈА. Снимање на позицијата како географска ширина (степени во форма на две (2) цифри или степени и минути во форма на четири (4) цифри, проследено со N или S) и географска должина (степени во форма на три (3) цифри или степени и минути во форма на пет (5) цифри, проследено со E или W, или како значајна точка идентификувана со кодирана ознака од (2 до 5 карактери), или како значајна точка проследена со ориентација во однос на магнетскиот пол (3 цифри) и оддалеченоста во наутички милји од таа точка. Ако е применливо, пред значајната точки се наведува 'ABEAM' (од страна).

Став 1 - ВРЕМЕ. Снимање на времето во часови и минути по UTC (4 цифри).

Став 2 - НИВО НА ЛЕТ ИЛИ АПСОЛУТНА ВИСИНА. Се снима F по што следи три (3) цифри (пр. F310) . Се мери апсолутната висината 'M' или во стапки по што следува 'FT'. Се снима 'ASC' (нивото) кога се качува или 'DES'(ниво) кога понира.

Оддел 2

Став 9 – ПОЈАВА КОЈА БАРА ПОСЕБНО ИЗВЕСТУВАЊЕ ОД ВОЗДУХ. Се снима феноменот кој е забележан како што следува:

- умерена турбуленција е 'TURB MOD',
- јака турбуленција е 'TURB SEV',
- умерено заледување е 'ICI MOD',
- јако заледување е 'ICI SEV';
- силен планински бран е 'MTW SEV',
- грмотевици без град е 'TS',
- грмотевици со град е 'TSGR';

- јак олуен ветар со прашина или песочна бура е `HVY SS`;
- вулкански облак е `VA CLD`
- вулканска активност пред ерупција или вулканска ерупција е `VA`,
- град е `GR`,
- облак кумулонибус е `CB`

ВРЕМЕ НА ПРЕНОС. Снима само кога се пренесува оддел 3.

4 ПОСЕБНИ ОДРЕДБИ ЗА ИЗВЕСТУВАЊЕ ЗА ПРОМЕСТУВАЊЕ НА ВЕТРОТ И ВУЛКАНСКИ ПЕПЕЛ

4.1 Известување за преместување на ветрот

- 4.1.1 Во известувањата од набљудување од воздухоплов за преместување на ветрот за време на фазата на почетното качување и период на воздухопловите, треба да се наведе типот на воздухопловот.
- 4.1.2 Ако условите за преместување на ветрот во фазата на почетно качување и периодот 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.

4.2 Известување за вулканска активност после летот

- 4.2.1 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.
- 4.2.2 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.

В. ФОРМУЛАР ЗА ПОСЕБЕН ИЗВЕШТАЈ ОД ВОЗДУХ (AIR-REPORT) ЗА ИЗВЕСТУВАЊЕ НА ВУЛКАНСКА АКТИВНОСТ (МОДЕЛ VAR)

МОДЕЛ VAR: се користи за известување по извршен лет

ИЗВЕШТАЈ ЗА ВУЛКАНСКА АКТИВНОСТ

Извештаите од воздух се исклучително важни за проценка на опасноста која ја претставува облакот од вулканска прашина врз операциите на воздухопловите.

ОПЕРАТОР:			ИДЕНТИФИКАЦИЈА НА ВОЗДУХОПЛОВ (како што е наведено во планот за лет)		
ВОДАЧ НА ВОЗДУХОПЛОВ					
АЕРОДРОМ НА ЗАМИНУВАЊЕ	ДАТУМ	ВРЕМЕ UTC	АЕРОДРОМ НА ПРИСТИГНУВАЊЕ	ДАТУМ	ВРЕМЕ, UTC:
ПРИМАТЕЛ			ПОСЕБНО ИЗВЕСТУВАЊЕ ОД ВОЗДУХ		
Ставовите од 1 до 8 веднаш се известуваат до единицата за ATS со која сте во контакт					
1) ИДЕНТИФИКАЦИЈА НА ВОЗДУХОПЛОВ			2) ПОЗИЦИЈА		
3) ВРЕМЕ			4) НИВО НА ЛЕТ ИЛИ АПСОЛУТНА ВИСИНА		
5) ВУЛКАНСКАТА АКТИВНОСТ Е ПРИМЕТЕНА НА (позицијата или насоката, проценка на ниво на облак од пепел и оддалеченост од воздухопловот)					
6) ТЕМПЕРАТУРА НА ВОЗДУХ			7) ВЕТЕР (SPOT WIND)		
8) ДОПОЛНИТЕЛНИ ИНФОРМАЦИИ ОТКРИЕНО SO ₂ да ☐ не ☐ Допир со пепел да ☐ не ☐			Останато _____ (краток опис на активностите посебно на вертикалната и латерална распространетост на облаците и, каде што е можно, хоризонтални движења, брзина на раст итн.)		
По слетувањето се пополнуваат ставовите од 9-16 и потоа се праќаат преку факс до: (на метеоролошкото тело му се дава број на факс врз основа на локалните договори помеѓу метеоролошките власти и засегнатиот оператор)					
9) ГУСТИНА НА ОБЛАК ОД ПЕПЕЛ		☐ а) редок ☐ б) умерена густина ☐ в) многу густо			
10) БОЈА НА ОБЛАКОТ ОД ПЕПЕЛ		☐ а) бел ☐ б) светлосив ☐ в) темносив ☐ г) црн ☐ д) останато			
11) ЕРУПЦИЈА		☐ а) постојана ☐ б) повремена ☐ в) не се гледа			
12) МЕСТО НА АКТИВНОСТ		☐ а) врв ☐ б) од страна ☐ в) единечно ☐ г) неколку ☐ д) не се забележува			
13) ОСТАНАТИ ЗАБЕЛЕЖАНИ КАРАКТЕРИСТИКИ НА ЕРУПЦИЈАТА		☐ а) молња ☐ б) сјај ☐ в) големи камења ☐ г) испаѓање на пепел ☐ д) облак печурка ☐ е) сè од наведеното			
14) ВЛИЈАНИЕ ВРЗ ВОЗДУХОПЛОВОТ		☐ а) комуникации ☐ б) систем за навигација ☐ в) мотори ☐ г) статички пилот ☐ д) ветробран ☐ е) прозорци			
15) ОСТАНАТИ ЕФЕКТИ		☐ а) турбуленција ☐ б) елмов оган ☐ в) останати чадови			
16) ОСТАНАТИ ИНФОРМАЦИИ (кои било информации кои се сметаат за корисни.)`					

(30) Додатокот кон Анексот се изменува како што следува:

(а) табелата која се однесува на Анекс 2 од ICAO се изменува како што следува:

(i) Насловот се заменува со следново:

Анекс 2 на ICAO

Разлики меѓу оваа Регулатива и меѓународните стандарди содржани во Анекс 2 кон Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, како што се изменети;

(ii) Полињата кои се однесуваат на 'Разлика A2-04' се заменува со следново:

Разлика A2-04	
ICAO Анекс 2	ICAO Анекс 2, 3.3.1.2 се заменува со точката (б) од SERA.4001 од Регулативата за спроведување (EY) бр. 923/2012, став SERA.4001 (б).
Оддел 3	Разликите меѓу овој стандард на ICAO и оваа регулатива се следните:
3.3.1.2.	- Во поглед на летовите по VFR, планирани да се вршат преку меѓународни граници, Регулативата на Унијата (SERA.4001(б)(5)) се разликува од стандардот на ICAO 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 Регулативата на Унијата (SERA.4001(б)(6)), како што следува: <i>„(6) секој лет кој се планира да се врши ноќе, ако ја напушта близината на аеродромот;“</i>

(б) полето кое се однесува на 'Разликата A2-06' се брише.

(в) следниве нови табели кои се однесуваат на Анекс 3 и Анекс 10 од ICAO се додаваат под табелата која што се однесува на Анекс 2 од ICAO.s

'Анекс 3 на ICAO

Разлики меѓу оваа Регулатива и меѓународните стандарди содржани во Анекс 2 кон Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, како што се изменети;

Разлика A3-01	
---------------	--

ICAO Анекс 3	Нова одредба. Точката SERA.12005 од Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 наведува:
Оддел 5	(б) По потреба, надлежните органи пропишуваат и други појави, за кои сите воздухоплови известуваат кога ќе наидат или ќе се соочат со истите.

Анекс 10 на ICAO

Разлики меѓу оваа Регулатива и меѓународните стандарди содржани во Анекс 2 кон Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, како што се изменети:

Разлика A10-01	
ICAO Анекс 10 Том II Оддел 5 5.2.1.4.1	Анекс 10 од ICAO, Том II Поглавје 5.2.1.4.1 е транспониран во точката SERA.14035 од Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 со одредени разлики. Разликите меѓу овој стандард на ICAO и таа европска регулатива се следните: SERA.14035 Пренос на броеви во радиотелефонијата (а) Пренос на броеви (1) Сите броеви кои се користат во пренос на повикувачкиот знак на воздухопловот, правецот на летот, полетна – слетната патека, насоката и брзината на ветерот мора да се пренесуваат со изговарање на секоја цифра одделно. (i) Нивоата на летот се пренесуваат со изговарање на повикувачкиот знак за секоја цифра поединечно, <u>освен во случај на нивото на лет во цели стотки</u> (ii) Поставките за апсолутната висина се пренесуваат со изговарање на секоја цифра поединечно, <u>освен во случај на предмети од 1000 hPa, кои се пренесени како 'ONE THOUSAND' (илјада).</u> (iii) Сите броеви кои се употребуваат во пренос на кодови од транспондер се пренесуваат со изговарање на секоја цифра поединечно <u>освен кога, доколку кодовите на транспондерот содржат само цели илјади, информации се пренесуваат со изговарање на цифрата од бројот од илјадарките по што следи 'THOUSAND' (илјада).</u> (2) Сите броеви кои се употребуваат во пренос на останатите информации, освен оние кои се опишани во став (1) од точката (а) мора да се пренесуваат со изговарање на секоја цифра посебно, освен што сите броеви кои содржат цели стотки и илјадарки се пренесуваат со изговарање на секоја цифра во бројот стотки или во илјадарки проследено со сто зборот 'HUNDRED' (сто), односно, 'THOUSAND' илјада. Комбинацијата од илјади и стотки се пренесуваат со

	изговарање на секоја цифра во бројот од илјадарките по што следи зборот проследено со зборот 'THOUSAND' (илјада), а потоа бројот на стотки проследено со зборот 'HUNDRED' (сто). (3) Кога постои потреба за разјаснување на бројот пренесен во цели илјадарки и / или стотки, тој број се пренесува со изговарање на секоја цифра одделно. (4) Кога информациите за релативната насока спрема некој објект или сообраќај во конфликт се даваат во форма на бројки на часовникот со 12 цифри, тие информации се даваат со изговарање на тие бројки во форма, 'TEN O'CLOCK' (10 часот) или 'ELEVEN O'CLOCK' (11 часот). (5) Броеви со децимални запирки се пренесуваат како што се бара во став (1) од точката (а), при што децималната запирка во дадениот ред се изговара со зборот 'DECIMAL' (запирка). (6) За идентификација на каналот за пренесување во радио телефонските комуникации на VHF, се употребуваат 6 цифри, на нумерички ознаки, освен доколку пет и шест цифри се нула, тогаш се користат само првите четири цифри.
Разлика A10-02	
ICAO Анекс 10 Том II Оддел 5 5.2.1.7.3.2.3	Анекс 10 од ICAO, Том II Поглавје 5.2.7.3.2.3 е транспониран во точката SERA.14055 од Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 со одредени разлики. Разликите меѓу овој стандард на ICAO и таа европска регулатива се следните: SERA.14055 Процедури во радиотелефонијата (1) Како одговор на горенаведените повици се користи повикувачки знак на станицата која се повикува, проследено со повикувачки знак на станицата која одговара, што се смета за покана да се продолжи со преносот од станица која повикува. Кога станува збор за пренос на комуникација во рамките на една единица за ATS, повикувачки знак на единицата за ATS единици може да биде изоставен, ако се одобри од страна на надлежниот орган.

(б) табелата која се однесува на Анекс 11 од ICAO се изменува како што следува:

- (i) Насловот се заменува со следново
`Анекс 11 на ICAO`

Разлики меѓу оваа Регулација и меѓународните стандарди содржани во Анекс 2 кон Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, како што се изменети`;

- (ii) Полињата кои се однесуваат на `Разлика A11-06` се заминуваат со следново:

Разлика A11-	
---------------------	--

06	
ICAO Анекс 11	Нова одредба. Во Регулативата 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) над облаци и со визуелен контакт со површината на земјата; (2) видливоста во летот не е помала од 1 500 м или, за хеликоптерите, не е помала од 800 м; (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 м или, за хеликоптерите, не е помала од 800 м; (3) плафонот (висина на база на облаците) не е помала од 180 м (600 ft).