

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ бр. 2023/1772 НА КОМИСИЈАТА

од 12 септември 2023 година,

**за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 923/2012
во врска со оперативните правила за употреба на
системите и составните делови за управување
со воздушниот сообраќај и услугите на воздухопловната навигација
во единственото европско небо и
за укинување на Регулатива (ЕЗ) бр. 1033/2006**

ЕВРОСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 14 јули 2018 година, за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенцијата на Европската Унија за безбедност на воздухопловството и за изменување и дополнување на регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот, а за укинување на регулативите (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот ⁽¹⁾, и особено член 31 и член 44(1) точка (а) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Согласно член 140(2) од Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139, правилата за спроведување кои се донесени врз основа на Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004 на Европскиот парламент и на Советот ⁽²⁾, која е укината, најдоцна до 12 септември 2023 година, треба да се прилагодат на одредбите од Регулативата (ЕУ) 2018/1139.
- (2) Со Регулатива (ЕЗ) бр. 1033/2006 ⁽³⁾ се утврдуваат условите за процедурите за планови на лет во фазата пред лет за единственото европско небо.
- (3) Со Регулатива (ЕУ) за спроведување бр. 923/2012 ⁽⁴⁾ се утврдуваат заедничките правила за летање и оперативните одредби во врска со услугите и процедурите на воздухопловната навигација.
- (4) Со цел да се обезбеди континуитет на условите за користење на опремата за управување со воздушниот сообраќај и услугите на воздухопловната навигација

⁽¹⁾ Сл. весник L 212, 22.8.2018 год., стр. 1.

⁽²⁾ Регулатива (ЕЗ) бр. 552/2004 на Европскиот парламент и на Советот, од 10 март 2004 година, за заемна оперативност на Европската мрежа за управување со воздушниот сообраќај (Регулатива за заемна оперативност) (Сл. весник 96, 31.3.2004 год., стр.26).

⁽³⁾ Регулатива (ЕЗ) бр. 1033/2006 од 4јули 2006 година, за утврдување на услови за планови на лет во фазата пред лет за единственото европско небо (Сл. весник L 185, 7.7.2006 год., стр.46).

⁽⁴⁾ Регулатива(ЕУ) за спроведување бр. 923/2012 на Комисијата, од 26 септември 2012 година, за утврдување на заеднички правила за летање и оперативните одредби во врска со услугите и процедурите на воздухопловната навигација и за изменување и дополнување на Регулативата 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).

(„ATM/ANS“) во воздушниот простор на единственото европско небо, Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 треба да се измени и дополни со цел вклучување на соодветните услови за планирање на лет содржани во Регулација (ЕЗ) бр. 1033/2006, која со оваа регулатива се укинува.

- (5) Со оглед на тоа дека на управителот на мрежата му се доверени задачите за обработка на план на лет во фазата пред лет, Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 исто така треба да се применува и на управителот на мрежата.
- (6) Неопходно е сите корисници, при доставувањето на планови на лет, да се придржуваат кон прирачниците за летање кои ги изработува и одржува управителот на мрежата.
- (7) Повторливите планови на летови (RPL) повеќе не се користат во регионот на EUR, така што секое упатување на RPL треба да се повлече.
- (8) Условите во врска со процедурите за планови на лет во фазата пред лет за единственото европско небо, кои се утврдени во Регулацијата (ЕЗ) 1033/2006 не се применуваат на услугите кои се даваат во воздушниот простор на единственото европско небо во европскиот регион (EUR) на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO), како што е дефиниран во Том I на Планот за воздухопловна навигација на EUR (Док. 7754) на ICAO, заради нивниот мал локален обем на сообраќај и географската ситуација со границите на воздушниот простор само со воздушниот простор под надлежност на давателите на ATM/ANS од трети земји, со што се оправдуваат различните спогодби за локална координација склучени со околните земји кои не се членки на ЕУ.
- (9) Заради тоа, Регулацијата (ЕЗ) бр. 1033/2006 треба да се укине, а Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 треба да се измени и дополни на соодветен начин.
- (10) Во изменетите и дополнети услови утврдени во оваа регулатива земена е предвид содржината од Главниот план за управување со воздушниот сообраќај, како и комуникациските, навигациските и надзорните капацитети кои се содржани во истиот.
- (11) Агенцијата на Европската унија за безбедност на воздухопловството предложи мерки во своето Мислење бр. 01/2023 ⁽⁵⁾ во согласност со член 75(2), точки (b) и (c) и член 76(1) од Регулацијата (ЕУ) 2018/1139.
- (12) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето на комитетот формиран согласно член 127 од Регулацијата (ЕУ) 2018/1139.

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Измени на Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012

Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 се манува како што следи:

⁽⁵⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

(1) во член 1, ставот 3 се заменува како што следи:

„3. Оваа регулатива се применува и на надлежните органи на земјите—членки, давателите на услуги на воздухопловната навигација, управителот на мрежата, аеродромските оператори и персоналот за опслужување на земја кој е вклучен во операциите на воздухопловите.“;

(2) членот 2 се менува како што следи:

(a) се вметнува следната точка 19a:

„19a. „идентификација на воздухоплов“ значи збир на букви, броеви, или нивна комбинација, која е или идентична на повикувачкиот знак на воздухопловот или е негов кодиран еквивалент, за користење во комуникацијата воздух—земја и кој се користи за идентификација на воздухопловот во комуникацијата земја—земја во услугите на воздушниот сообраќај;“;

(b) се вметнува следната точка 69a:

„69a. „предвиден датум за почеток на придвижување на моторите“ значи предвидениот датум на кој воздухопловот започнува со движење со цел да полета;“;

(c) се вметнува следната точка 89a:

„89b. „интегриран систем за почетна обработка на план на лет (‘IFPS’) значи систем во рамките на Европската мрежа за управување со воздушниот сообраќај, преку кој, во рамките на воздушниот простор на кој се однесува оваа регулатива, се даваат услуги на централизирана обработка и дистрибуција на плановите на лет, што се состои од прием, потврда и дистрибуција на плановите на лет;“;

(d) се вметнува следната точка 96a:

„96a. „управител на мрежа (NM)“ значи тело на кое му се поверени задачите кои се потребни за извршување на функциите наведени во член 6 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 551/2004;“;

(e) се вметнува следната точка 97a:

„97a. „NOTAM“ значи известување дистрибуирано по пат на телекомуникација кое содржи информации кои се однесуваат на воспоставување, состојба или измена на било кое воздухопловно – техничко средство, услуга, процедура или опасност, за кои навременото сознание е битно за персоналот кој е вклучен во операциите на лет;“;

(f) се вметнува следната точка 99a:

„99a. „испраќач на план на лет“ значи лице или организација кои ги поднесуваат плановите на лет и сите со нив поврзани пораки до интегрираниот систем за почетна обработка на план на лет (IFPS), вклучувајќи ги и пилотите,

операторите и субјектите кои делуваат во нивно име и единиците на ATS;“;

(g) се вметнува следната точка 100a:

„100a. „фаза пред лет“ значи периодот од првото поднесување на план на лет па сè до првото давање на одобрение од контролата на летање;“;

(3) Анексот се менува во согласност со Анексот кон оваа регулатива.

Член 2 **Укинување**

Се укинува Регулацијата (ЕЗ) бр. 1033/2006.

Член 3 **Влегување во сила**

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

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

Брисел, 12 септември 2023 година.

За Комисијата
Претседател

Урсула фон дер Лајен

АНЕКС А

Се менува Анексот кон Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 како што следи:

(1) точката SERA.2001 се заменува со следното:

„SERA 2001 Предмет

Без да е во спротивност со SERA.1001, овој анекс се применува на корисниците на воздушниот простор и на воздухопловите:

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

(2) точката SERA.4001 се изменува како што следи:

(a) точките (c) и (d) се заменуваат како што следи:

„(c) План на лет:

(1) се доставува, пред заминување:

- (i) до управителот на мрежата, директно или преку пријавното биро за услуги на воздушниот сообраќај, во согласност со оперативните прирачници кои ги содржат потребните инструкции и информации кои ги развива и одржува управителот на мрежата, ако се планира да се лета во согласност со IFR на дел од, или на, целата рута на летот во рамките на воздушниот простор на единственото европско небо; или
- (ii) пријавното биро за услуги на воздушниот сообраќај во други случаи.

(2) се пренесува, за време на лет, до соодветната единица на службите за контрола на летањето или до контролната радио станицата воздух-земја.

(d) Освен ако надлежното орган за домашни летови по VFR не пропишал пократок рок, план на лет за секој лет што се планира да се врши преку меѓународни граници или за кој се потребни услуги на контролата на летање или советодавни услуги во воздушниот сообраќај се доставува како што следи:

- (1) не повеќе од 120 часа пред предвиденото време за почеток на придвижување на моторите;
- (2) најдоцна 3 часа пред предвиденото време за почеток на придвижување на моторите за летови кои може да се предмет на мерки на управувањето со протокот на воздушниот сообраќај;

- (3) најмалку шеесет минути пред заминување за сите останати летови кои не се опфатени во точка (2); или
 - (4) ако се доставува за време на лет, во време во кое се гарантира прием од страна на надлежната единица за ATS, најмалку десет минути пред предвиденото време воздухопловот да стигне до;
 - (i) планираната точка за влез во контролирана или зона на советодавни услуги; или
 - (ii) точката на вкрстување со воздушен пат или советодавна рута.“;
- (b) се додаваат следните точки (е) и (f) како што следи:
- „(е) За летови кои се вршат делумно или во целост во согласност со IFR, а влегуваат во област под надлежност на единицата на службите за контрола на летањето, за кои управителот на мрежата претходно не доставил план на лет, дотичната единица му ја испраќа на управителот на мрежата идентификацијата на воздухопловот, типот на воздухопловот, точката на влез до неговата област на одговорност, времето и нивото на лет на таа точка, рутата и аеродромот на одредиштето на летот.
 - (f) Условите утврдени во точките (c), (d) и (e) не се применуваат на воздушниот простор на единственото европско небо кое не е дел од EUR регионот на ICAO.“;

(3) точката SERA.4005 се заменува како што следи:

„SERA 4005 Содржина на план на лет

- (a) Во планот на лет се опфатени сите информации кои надлежното тело ги смета за релевантни во смисла на:
 - (1) идентификацијата на воздухопловот;
 - (2) правилата на лет и типот на лет;
 - (3) бројот и типот(-овите) на воздухоплови и категоријата на вртложна турбуленција;
 - (4) опремата и можностите на воздухопловите;
 - (5) аеродромот или оперативното место на заминување;
 - (6) предвидениот датум и време на придвижување на моторите на воздухопловот;
 - (7) брзината(-ите) на крстарење;
 - (8) нивото(-ата) на крстарење;

- (9) рутата која треба да се следи;
 - (10) аеродромот на одредиште или оперативното место и вкупното предвидено време на траење на летот;
 - (11) алтернативниот аеродром(-и) или оперативното место(-а);
 - (12) издржливоста со гориво;
 - (13) вкупениот број на лица во воздухопловот;
 - (14) опремата за опасни ситуации и за преживување, вклучително и системот за спасување со помош на балистички исфрлени падобрани;
 - (15) други податоци.
- (b) За планови на лет кои се доставуваат за време на лет, наведениот аеродром на одредиштето или оперативно место е местото од кое може да се добијат дополнителни информации за летот, ако е потребно. Покрај ова, информациите кои треба да се достават за предвиденото време на придвижување на моторите на воздухоплов е времето на првата точка на рутата на која се однесува планот на лет.“
- (4) точката SERA.4010 се заменува како што следи:

„SERA 4010 Пополнување на план на лет

- (a) Планот на лет содржи податоци, по потреба, за релевантните ставки наведени во точка SERA.4005(a)(1) до (11) во врска со целата рута или дел од истата за која се поднесува планот на лет.
- (b) Операторите на воздухопловите, испраќачите на план на лет и единиците на службите за контрола на летањето кои ги следат упатствата наведени во SERA.4005(c)(1)(i) се придржуваат кон следното:
 - (1) упатството за пополнување на образецот на план на лет содржан во Додаток 6;
 - (2) сите ограничувања утврдени во релевантните зборници на воздухопловни информации (AIPs).
- (c) Операторите на воздухоплови, или субјектите кои делуваат во нивно име, кои планираат да летаат во воздушниот простор на единственото европско небо во согласност со IFR на дел од рутата или на целата рута, во соодветната ставка во планот на лет ја внесуваат соодветната ознака за опремата која е достапна во воздухопловот, како и нејзините можности во согласност со Регулативата за спроведување (ЕЗ) бр. 2023/1770 на Комисијата (*), како што се бара во точка

(*) Регулатива за спроведување (ЕЗ) бр. 2023/1770 на Комисијата, од 12 септември 2023 година, за утврдување на одредбите за опремата на воздухопловите, потребна за користење на воздушниот простор на единственото европско небо и оперативните правила кои се однесуваат на користењето на воздушниот простор на единственото европско небо и за укинување на Регулатива (ЕЗ) бр. 29/2009 и Регулативите за спроведување (ЕУ) бр. 1206/2011, (ЕУ) бр. 1207/2011 и (ЕУ) бр. 1079/2012 (Сл. весник L 228, XX.9.2023 год., стр. 39.)“;

SERA.4005(a)(4).

- (d) Операторите на воздухоплови кои не се опремени во согласност со Регулацијата за спроведување (ЕЗ) бр. 2023/1770 кои планираат да летаат во воздушниот простор на единственото европско небо, во соодветните ставки во планот на лет, во согласност со точка SERA.4005 (a)(4) и точка SERA.4005 (a)(15) ја внесуваат соодветната ознака за опремата на воздухопловот, која е достапна во воздухопловот и нејзините можности, како и сите можни извешаја. Покрај тоа, планот на лет, содржи информации, по потреба, за сите други ставки ако тоа го пропишува надлежниот орган или кога лицето што го доставува планот на лет смета дека тоа е потребно..

(5) се вметнува точка SERA.4013:

„SERA 4013 Прифаќање на план на лет

- (a) Управителот на мрежата, за делот на рутата која се лета во согласност со IFR, и пријавното биро за услуги во воздушниот сообраќај преземаат неопходни мерки за да обезбедат дека кога се прима план на лет, или кога се прават измени на истиот, тој е:
 - (1) во согласност со применливите конвенции за формата и податоците;
 - (2) потполн и, колку што е можно, точен;
 - (3) ако е потребно, прифатлив за службата на контролата на летање; и
 - (4) прифатен, односно дека измените кои се направени во истиот се исто така прифатени и дека за истото е известен испраќачот на планот на лет.
- (b) Единиците на АТС му ги доставуваат на управителот на мрежата сите потребни измени на планот на лет кои влијаат на ставките поврзани со рутата или нивото на летот како што е наведено во точка SERA.4005 (a)(1) до (10), а кои би можеле да влијаат врз безбедното вршење на летот, за плановите на лет и поврзаните пораки за ажурирање кои претходно ги примиле од управителот на мрежата. Единиците на АТС не смеат, во фазата пред лет, да вршат никакви измени во, или откажување на, планот на лет без координација со операторот на воздухопловот.
- (c) Управителот на мрежата ги известува сите засегнати единици на АТС за прифатениот план на лет како и за сите прифатени измени во фазата пред лет кои се направени во ставките наведени во точка SERA.4005 (a)(1) до (10) од планот за лет и пораките за ажурирање поврзани со истиот.
- (d) Управителот на мрежата го известува операторот на воздухопловот за сите потребни измени во фазата пред лет во планот на лет, а кои влијаат на ставките наведени во точка SERA.4005 (a)(1) до (10), и кои се однесуваат на рутата или нивото на летот што би можело да влијае врз безбедното вршење на летот, за плановите на лет и претходно добиените пораки за ажурирање поврзани со истиот.

- (e) Испраќачот на план на лет, ако не е операторот на воздухопловот или пилот, обезбедува дека условите за прифаќање на планот на лет и сите потребни промени на овие услови, за кои известил управителот на мрежата за дел од летот кој се врши во согласност со IFR, или пријавното биро за услуги во воздушниот сообраќај се достапни за операторот на воздухопловот или пилотот кој го поднел планот на лет.
 - (f) Операторот на воздухопловот обезбедува дека условите за прифаќање на план на лет и сите потребни измени на истиот, за кои управителот на мрежата или пријавното биро за услуги во воздушниот сообраќај го известиле испраќачот на планот на лет се внесени во планираното вршење на летот и проследени до пилотот.
 - (g) Пред вршење на летот, операторот на воздухопловот обезбедува дека содржината на планот на лет правилно ги одразува оперативните планови.
 - (h) Управителот на мрежата ги обработува и дистрибуира информациите за можноста за растојание меѓу каналите од 8,33 kHz добиени во плановите на лет.
 - (i) Условите утврдени во точките од (a) до (h) не се применуваат во воздушниот простор на единственото европско небо, кој не е дел од регионот на EUR на ICAO.“;
- (6) точката SERA.4015 се заменува како што следи:

„SERA 4015 Измени во план на лет

- (a) Сите измени на план на лет кои се доставени за лет по IFR, или за лет по VFR, а кои се вршат како контролирани летови, се пријавуваат:
 - (1) за време на фазата пред лет, до управителот на мрежата за летови кои се планира да се вршат во согласност со IFR на дел од, или на, целата рута, и до пријавното биро за услуги во воздушниот сообраќај што е можно поскоро;
 - (2) во тек на летот, во согласност со одредбите од точка SERA.8020(b), до соодветната единица службите за контрола на летањето.

За други летови по VFR, значајните измени во план на лет се пријавуваат што е можно поскоро до соодветната единица службите за контрола на летањето.
- (b) Во случај на доцнење повеќе од 30 минути од предвиденото време за придвижување на моторите на воздухопловот за контролиран лет, или доцнење од 1 час за неконтролиран лет, за кој е доставен план на лет, планот на лет се менува, или се доставува нов план на лет, а стариот план на лет се откажува, што и да е применливо. За секој лет што се врши во согласност со IFR, доцнењата подолги од 15 минути се проследуваат до управителот на мрежата:
- (c) Во случај на промена на опремата на воздухопловот и состојбата на нејзините капацитети за лет, операторите на воздухоплови или субјектите кои делуваат во нивно име, испраќаат порака за измени до управителот на мрежата или до пријавното биро за услуги во воздушниот сообраќај заедно со соодветната

ознака внесена во релевантната ставка во образецот за план на лет.

- (d) Информациите доставени пред заминувањето во врска со издржливоста со гориво или вкупниот број на лица кои се превезуваат со воздухопловот, доколку не се точни во моментот на заминување, претставуваат значителна измена на план на лет и, како таква, се пријавува.
- (e) Условите утврдени во точките од (a) до (d) не се применуваат во воздушниот простор на Единственото европско небо што не е дел од регионот на EUR на ICAO.;

(7) Се додава Дел 15 како што следи:

„ДЕЛ 15

***Процедури за комуникација контролор–пилот
преку канал за пренос на податоци (CPDLC)***

**SERA.15001 Започнување/воспоставување??? на комуникација преку канал
за пренос на податоци и неуспешно започнување/воспоставување
на комуникација преку канал за пренос на податоци**

- (a) Адресата за најава поврзана со единица службите за контрола на летањето се објавува во националните зборници на воздухопловни информации (AIPs).
- (b) По приемот на валидно барање за започнување/воспоставување на комуникација преку канал за пренос на податоци од воздухоплов што се приближува или е во рамките на областа за услуги на комуникација преку канал за пренос на податоци, единицата на службата на контролата на летањето го прифаќа барањето и, ако може да го поврзе со планот на лет, воспоставува врска со воздухопловот.
- (c) Давателот на услуги во воздушниот сообраќај воспоставува процедури за да се решат, што е можно поскоро, неуспесите во започнувањето/воспоставувањето на комуникација преку канал за пренос на податоци.

SERA.15005 Воспоставување на CPDLC

- (a) CPDLC се воспоставува доволно време однапред за да се обезбеди дека воздухопловот комуницира со соодветната единица на контролата на летање.
- (b) Информациите за тоа кога и, доколку е применливо, каде системите на воздухоплов или оние на земја треба да воспостават CPDLC, се објавуваат во циркуларите или зборниците на воздухопловни информации.
- (c) Пилотот, во секое време додека се даваат услугите, треба да може да ја идентификува единицата на контролата на летање која дава услуги на контролата на летање.

SERA.15010 Пренос на CPDLC

- (a) Кога се пренесува CPDLC, преносот со говорната комуникација и CPDLC

започнува истовремено.

- (b) Кога воздухоплов се префрла од единица на контрола на летањето, каде што е достапна CPDLC до единица на контрола на летањето каде што CPDLC не е достапна, прекилот на CPDLC започнува истовремено со преносот на говорната комуникација.
- (c) Контролорот на летање се известува при обидот за пренос на CPDLC кој резултира со промена на органот надлежен за податоци, ако постојат пораки на каналот за пренос на податоци за кои не е добиен одговор дека се завршени. Ако контролорот на летање одлучи да го префрли воздухопловот без да добие одговор од пилотот за нерешена(-и) излезна(-и) порака(-и), контролорот на летање обично се враќа на говорна комуникација за да се разјасни секоја двосмисленост поврзана со нерешените излезни пораки.

SERA.15015 Структура на пораките за CPDLC

- (a) Текстот на пораките за CPDLC се составува во стандарден формат на порака, на едноставен јазик, или во кратенки и шифри. Едноставниот јазик се избегнува кога должината на текстот може да се намали со користење на соодветни кратенки и шифри. Не се користат небитни зборови и изрази, како што се изразите на утивост.
- (b) Контролорот на летање и пилотот ги креираат пораките за CPDLC користејќи стандардни елементи на порака, елементи на слободен текст на пораки или комбинација од двете. Контролорите на летање или пилотите треба да избегнуваат употреба на елементи на слободен текст на пораки.
- (c) Ако во спроведениот сет на пораки за CPDLC не се предвидуваат посебни околности, надлежниот орган може да утврди, во консултација со операторите и другите даватели на услуги во воздушниот сообраќај, дека е прифатливо да се користат елементи на слободни текстуални пораки. Во такви случаи, засегнатиот надлежен орган го дефинира форматот на прикажување, планираната употреба и атрибутите за секој елемент на слободната текстуална порака.
- (d) Составот на пораки за CPDLC не смее да надмине повеќе од пет елементи на пораката, од кои само два може да содржат променлива на одобрението за рутата.
- (e) Структура на пораки за CPDLC кои се состојат од повеќе елементи:
 - (1) Кога се бара одговор на порака за CPDLC која се состои од повеќе елементи, одговорот се однесува на сите елементи на пораката.
 - (2) Кога не може да се испочитува еден елемент на единечна порака или кој било дел од порака која се состои од повеќе елементи, пилотот испраќа одговор "UNABLE" за целата порака.
 - (3) Контролорот одговара со порака "UNABLE" која се однесува на сите елементи на барањето, кога не може да се одобри ниту еден елемент(-и) од барањето за одобрение со еден или повеќе елементи. Тековното(-ите) одобрение(-ја) не смее повторно да се наведува(-ат).

- (4) Кога барањето за одобрение со повеќе елементи може само делумно да се одобри, контролорот одговара со порака "UNABLE" која се однесува на сите елементи на пораката од барањето и, ако е соодветно, ја неведува причината и/или информациите за тоа кога може да се очекува одобрение.
- (5) Кога може да се одобрат сите елементи на барањето за одобрение со од еден или повеќе елементи, контролорот одговара со одобренија кои одговараат на секој елемент од барањето. Овој одговор претставува една излезна порака.
- (6) Кога пораката за CPDLC содржи повеќе од еден елемент на порака, а атрибутот на одговорот на пораката е "Y", ако се користи, единствената порака на одговорот го содржи соодветниот број на одговори по истиот редослед.

SERA.15020 Одговарање на пораки за CPDLC

- (a) Освен ако надлежниот орган не утврди поинаку, не е потребно говорно читање/повторување на пораката за CPDLC.
- (b) Освен кога е потребна исправка на пренесената порака за CPDLC, кога контролорот или пилотот комуницираат преку CPDLC, одговорот вообичаено е преку CPDLC. Кога контролорот или пилотот комуницираат говорно, одговорот вообичаено се дава говорно

SERA.15025 Исправки на пораките за CPDLC

- (a) Кога се смета дека е потребна исправка на порака за CPDLC или кога содржината на таквата порака треба да се појасни, контролорот на летањето и пилотот ги употребуваат најсоодветните расположливи средства за издавање на точни детали или за давање на потребното појаснување.
- (b) Кога се користи говорна комуникација за исправка на порака за CPDLC за која сè уште не е примен оперативен одговор, на говорниот пренос на контролорот или пилотот му претходи изразот: "DISREGARD CPDLC (вид на порака) MESSAGE BREAK" – проследено со точното одобрение, инструкции, информации или барање.
- (c) При упатување и идентификација на пораката за CPDLC што треба да се занемари, се внимава на нејзината формулација за да се избегне каква било двосмисленост во врска со прашањето за исправката на одобрението, инструкциите, информациите или барањето.
- (d) Ако со говорна комуникација последователно се преговара за порака за CPDLC за која е потребен оперативен одговор, се испраќа соодветен одговор за затварање на порака за CPDLC со цел да се обезбеди правилна синхронизација на дијалогот на CPDLC. Ова може да се постигне или со експлицитна говорна инструкција до примателот на пораката да го затвори дијалогот или со дозволување на системот автоматски да го затвори дијалогот.

SERA.15030 Процедури за комуникација на контролорот преку канал за пренос на податоци во опасни ситуации, опасности или дефект на опремата за CPDLC

- (a) Кога контролорот на летањето или пилотот се предупредени дека една порака преку комуникацијата контролор-пилот преку канал за пренос на податоци не поминала, контролорот на летањето или пилотот ги преземаат едно од следните дејства, што е соодветно:
 - (1) со говорна комуникација ги потврдуваат дејствата што ќе се преземат во врска со односниот дијалог, при што на информациите им претходи следниот израз "CPDLC MESSAGE FAILURE";
 - (1) преку комуникација контролор-пилот преку канал за пренос на податоци, повторно ја праќаат преку комуникацијата контролор-пилот преку канал за пренос на податоци пораката која не поминала.
- (b) Контролорите на летање од кои се бара да пренесат информации за дефект/прекин??? на целиот систем за комуникација контролор-пилот преку канал за пренос на податоци кој е на земја, до сите станици кои најверојатно ќе ја пресретнат/примат??? пораката треба да испратат општ повик "ALL STATION CPDLC FAILURE" – после што следи идентификација на станицата која се повикува.
- (c) Ако комуникацијата контролор-пилот преку канал за пренос на податоци не успее и комуникацијата се враќа на говорна комуникација, тогаш се смета дека сите неодговорени CPDLC пораки се неиспорачани, а целиот дијалог што вклучува пораки на кои не е одговорено повторно започнува со говорна комуникација.
- (d) Ако комуникацијата контролор-пилот преку канал за пренос на податоци не успее, но е повторно воспоставена пред да треба да се врати на говорна комуникација, сите неодговорени пораки се смета дека се неиспорачани, а целиот дијалог што ги вклучува неодговорените пораки започнува повторно преку CPDLC.

SERA.15035 Намерно исклучување на системот за CPDLC

- (a) Ако се планира исклучување на системот на мрежата за комуникација или на системот за CPDLC кој е на земја, се објавува NOTAM за да се известат сите засегнати страни за периодот на исклучување и, по потреба, за деталите за фреквенциите за говорна комуникација кои ќе се користат.
- (b) Воздухопловите во комуникација со единиците на АТС се известуваат со говорна комуникација или со CPDLC за секој непосреден прекин на услугата за CPDLC.

SERA.15040 Престанок на праќање на барања за CPDLC

- (a) Ако контролорот бара од сите станици или од одреден лет да избегнуваат испраќање барања за CPDLC во ограничен временски период, се користи следниот израз: ((знак за повикување) или ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(причина)].
- (b) Продолжувањето со нормалната употреба на CPDLC се соопштува со користење

на следниот израз: ((знак за повикување) или ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

SERA.15045 Употреба на CPDLC во случај на прекин на говорна комуникација воздух–земја

Постоењето на CPDLC врска меѓу единицата на службата за контрола на летањето и воздухопловите не би требало да ги спречи пилотот и засегнатиот контролор на летањето од започнување и извршување на сите потребни дејствија во случај на прекин на говорната комуникација воздух–земја.

SERA.15050 Тестирање на CPDLC

Ако тестирањето на CPDLC со воздухоплов може да влијае на услугите на воздушниот сообраќај кои му се даваат на воздухопловот, пред таквото тестирање потребна е координација.';

- (8) се додава Додаток 6 како што следи:
„Додаток 6

ПОПОЛНУВАЊЕ НА ПЛАН НА ЛЕТ

1. Модел на образец на ICAO за план на лет

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL	
PRIORITY Priorité FF	ADDRESSEE(S) Destinataire(s)
FILING TIME Heure de dépôt	ORIGINATOR Expéditeur
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identification précise du(des) destinataire(s) et/ou de l'expéditeur	
3 MESSAGE TYPE Type de message (FPL)	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef
9 NUMBER Nombre	8 FLIGHT RULES Règles de vol
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ	10 EQUIPMENT Équipement
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de turbulence de sillage
LEVEL Niveau	TIME Heure
ROUTE Route	
16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination	TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers	ALTN AERODROME Aérodrome de dégagement
	2ND ALTN AERODROME 2 ^e aérodrome de dégagement
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)	
19 ENDURANCE Autonomie E / HR MIN	PERSONS ON BOARD Personnes à bord P /
EMERGENCY RADIO Radio de secours R / UHF VHF ELT	
SURVIVAL EQUIPMENT / Équipement de survie JACKETS / Gilets de sauvetage J / L	
DINGHIES / Canots LIGHT LAMPES F / UHF VHF	
POLAR DESERT MARITIME JUNGLE D M J	
NUMBER CAPACITY COVER COLOUR D / C	
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef A /	
REMARKS Remarques N /	
PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord C /	
FILED BY / Déposé par	
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires	

2. Упатства за пополнување на образец за план на лет

2.1 Општо

Придржувајте се строго кон пропишаните форми и начинот на неведување на податоците.

Започнете да ги внесувате податоците во првиот предвиден простор. Онаму каде што има повеќе простор, оставете ги празни неискористените простори. Внесете ги сите времиња со 4 броеви, според UTC.

Внесете ги сите предвидени времиња на траење на лет со 4 броеви (часови и минути)

Засенчениот простор што претходи на ставката 3 – го пополнуваат службите на ATS и COM, освен ако не е делегирана одговорноста за креирање на потеклото на пораките за план на лет.

2.2 Упатства за внесување на податоци на ATS

Придржувајте се строго кон пропишаните форми и начинот на неведување на податоците.

Пополнете ги ставките од 7 до 18 и, кога тоа го бара надлежниот орган или на друг начин се смета дека е потребно, ставката 19 како што е наведено подолу.

ВНЕСЕТЕ една од следните идентификации на воздухоплов, не повеќе од 7 алфанумерички знаци и без цртички или симболи:

(a) ознаката на ICAO за операторот на воздухопловот, проследена со идентификацијата на летот (на пр., KLM511, NGA213, JTR25), кога во радиотелефонијата знакот за повик што треба да го користи воздухопловот се состои од ознаката за телефонија на ICAO за операторот проследена со идентификацијата на летот (на пр. KLM511, NIGERIA213, JESTER 25); или

(b) националноста или заедничкиот знак и регистарската ознака на воздухопловот (на пр., EIAKO, 4XBCD, N2567GA), кога:

(1) во радиотелефонијата, знакот за повик што треба да го користи воздухопловот се состои само од таа идентификација (на пр., CGAJS), или му претходи ознаката за телефонија на ICAO за операторот на воздухопловот (на пр., BLIZZARD CGAJS); или

(2) ако воздухопловот не е опремен со радио опрема.

<i>Flight rules</i> (Правила на лет)

ВНЕСЕТЕ една од следните букви за да ја означите категоријата на правилата на лет кон кои пилотот планира да се придржува:

I – ако е предвидено целиот лет да се врши по IFR; или

- V** – ако е предвидено целиот лет да се врши по VFR; или
- Y** – ако летот во почетокот се врши по IFR, после што следи една или повеќе последователни измени на правилата на летот; или
- Z** – ако летот во почетокот се врши по VFR, после што следи една или повеќе последователни измени на правилата за летот.

Во ставката 15 наведете ја точката или точките на кои се планира измена на правилата на летот.

Type of flight (Тип на лет)

ВНЕСЕТЕ една од следните букви за да го означите типот на летот, ако надлежниот орган тоа го бара:

- S** – ако е редовен воздушен сообраќај;
- N** – ако е нередовен воздушен сообраќај;
- G** – ако е генерална авијација;
- M** – ако е воен лет;
- X** – ако е поинаков од погоре наведените категории.

Наведете го статусот на летот по ознаката STS во ставка 18, или кога е потребно да означите други причини за посебно постапување од страна на ATS, внесете RMK во ставката 18 и наведете ја причината.

NUMBER (Број на воздухоплови) (1 или два карактери)

ВНЕСЕТЕ го бројот на воздухоплови, ако е поголем од еден.

TYPE OF AIRCRAFT (Тип на воздухоплов) (2 до 4 карактери)

ВНЕСЕТЕ ја соодветната ознака како што е наведено во Док. 8643, Ознаки за типови на воздухоплови, ИЛИ, ако таква ознака не е доделена, или во случај на летови во формација кои се состојат од повеќе од еден тип на воздухоплови, ВНЕСЕТЕ ZZZZ и НАВЕДЕТЕ во ставката 18 (броеви и) типот(-вите) на воздухопловите проследено со „TYP/“.

WAKE TURBULENCE CATEGORY (Категорија на вртложни турбуленции) (1 карактер)

ВНЕСЕТЕ коса црта и една од следните букви со кои се означува категоријата на вртложните турбуленции на воздухопловите:

- J** – SUPER, со што се означува тип на воздухоплови наведен во Док. 8643 на ИКАО, Ознаки за типови на воздухоплови, најново издание;
- H** – ТЕШКИ, со што се означува тип на воздухоплови со максимална дозволена маса на полетување од 136 000 kg или повеќе, со исклучок на типовите на воздухоплови наведени во Док. 8643 на ИКАО во категорија SUPER (J);
- M** – СРЕДНИ, со што се означува тип на воздухоплови со максимална дозволена маса на полетување помала од 136 000 kg, но поголема од 7 000 kg;
- L** – ЛЕСНИ, со што се означува тип на воздухоплови со максимална дозволена маса на полетување од 7 000 kg или помала.

Капацитетите ги опфаќаат следните елементи:

- (a) присуство на соодветна исправна опрема во воздухоплов;
- (b) опрема и способности пропорционални со квалификациите на екипажот на летање; и
- (c) ако е применливо, одобрение од соодветниот орган.

Опрема и можности за радиокомуникација, навигација и помош при приод

ВНЕСЕТЕ една буква како што следи:

- N** – ако не се носи никаква опрема COM/NAV/ за помош при приод за рутата на која се лета, или ако таа опрема е неисправна; или
- S** – ако се носи стандардна опрема COM/NAV/ за помош при приод за рутата на која се лета и таа опрема е исправна; и/или

ВНЕСЕТЕ една или повеќе од следните букви со кои се означува исправноста и можностите на опремата COM/NAV/ за помош при приод која е на располагање:

- | | |
|--|---|
| A – Систем за слетување GBAS | J7 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium) |
| B – LPV (APV со SBAS) | K – MLS |
| C – Loran C | L – ILS |
| D – DME | M1 – ATC SATVOICE (INMARSAT) |
| E1 – FMC WPR ACARS | M2 – ATC SATVOICE (MTSAT) |
| E2 – D-FIS ACARS | M3 – ATC SATVOICE (Iridium) |
| E3 – PDC ACARS | O – VOR |
| G – GNSS. Ако било кој дел од летот се планира да се изврши по IFR, тој се однесува на приемниците на GNSS кои се во согласност со Анекс 10 Том I на ICAO | P1 – CPDLC RCP 400 |
| H – HF RTF | P2 – CPDLC RCP 240 |
| I – Инерцијална навигација | P3 – SATVOICE RCP 400 |
| J1 – CPDLC ATN VDL Mode 2 | P4 – P9 Резервирано за RCP |
| J2 – CPDLC FANS 1/A HFDL | R – Одобрено за PBN |
| J3 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode A | T – TACAN |
| J4 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2 | U – UHF RTF |
| J5 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) | V – VHF RTF |
| J6 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT) | W – Одобрено за RVSM |
| | X – Одобрено за MNPS |
| | Y – VHF со можност за растојание меѓу каналите од 8,33 kHz |
| | Z – Останата опрема која се носи или други можности |

Сите алфанумерички знаци кои не се погоре наведени се резервирани.

Опрема за надзор и можности

ВНЕСЕТЕ **N** ако не се носи никаква опрема за надзор за рутата на која се лета, или ако таа опрема е неисправна;

ИЛИ

ВНЕСЕТЕ еден или повеќе од следниве дескриптори, максимум до 20 карактери, за опис на исправната опрема за надзор и/или можностите на воздухопловот:

SSR Modes A и C

A – Транспондер – Mode A (4 броеви – 4 096 кодови)
C – Транспондер – Mode A (4 броеви – 4 096 кодови) и Mode C

SSR Modes S

E – Транспондер – Mode S, вклучително и идентификацијата на воздухопловот, барометарската висина и способност за проширено самовклучување (ADS-B)
H – Транспондер – Mode S, вклучително и идентификацијата на воздухопловот, барометарската висина и подобрени способноста на надзорот
I – Транспондер – Mode S, вклучително и идентификацијата на воздухопловот, но без можност за барометарската висина
L – Транспондер – Mode S, вклучително и идентификацијата на воздухопловот, барометарската висина, способност за проширено самовклучување (ADS-B) и подобрени способноста на надзорот
P – Транспондер – Mode S, вклучително и барометарската висина, но без способност за идентификацијата на воздухоплов
S – Транспондер – Mode S, вклучително и барометарската висина и способност за идентификација на воздухоплов
X – Транспондер – Mode S, без идентификација на воздухоплов ниту способност за барометарската висина

ADS-B

B1 – ADS-B со наменска способност за емитување на ADS-B на 1 090 Mhz („out“)
B2 – ADS-B со наменска способност за примање и емитување на ADS-B на 1 090 Mhz („in“ и „out“)
U1 – можност за емитување на ADS-B со користење на UAT
U2 – можност за примање и емитување на ADS-B со користење на UAT
V1 – можност за емитување ADS-B со користење на VDL Mode 4
V2 – можност за примање емитување на ADS-B со користење на VDL Mode 4

ADS-C

D1 – ADS-C со можности за FANS 1/A
G1 – ADS-C со можности за ATN

Алфанумеричките знаци кои не се погоре наведени се резервирани.

ВНЕСЕТЕ ја ознаката за локација на аеродромот на поаѓање од 4 букви како што е наведено во Док 7910 на ICAO Ознаки на локација (*Location Indicators*);

ИЛИ, ако не е доделена ознака за локацијата,

Во ставката 18 ВНЕСЕТЕ ZZZZ и НАВЕДЕТЕ:

- ги називот и локацијата на аеродромот, а однапред напишете „DEP/“; или
- ја првата точка на рутата или маркерот на радиофарот, а однапред напишете „DEP/...“, ако воздухопловот не полетал од тој аеродром;

ИЛИ, ако планот на лет се прима од воздухоплов за време на лет,

во ставката 18 ВНЕСЕТЕ го зборот „AFIL“ и НАВЕДЕТЕ ја ознаката за локација од 4 букви според ИКАО на единицата на АТС од која може да се добијат дополнителни податоци за планот на лет, а однапред напишете „DEP/“.

ПОТОА, БЕЗ ПРАЗНО МЕСТО,

ВНЕСЕТЕ го, за план на лет поднесен пред поаѓање, предвиденото време на придвижување на моторите (ЕОВТ), или за план на лет примен од воздухоплов во лет, точното или предвиденото време на премин/прелет ??? преку првата точка на рутата на која се однесува планот на лет.

ВНЕСЕТЕ ја *првата брзина на крстарење* како во (а) и *првата брзина на крстарење* како во (b), без празно место меѓу нив.

И после стрелката ВНЕСЕТЕ го опишот на рутата како во (c).

(a) <i>Брзина на крстарење (најмногу 5 карактери)</i>

ВНЕСЕТЕ ја *вистинската брзина низ воздух* за првиот дел од летот или за целиот дел од летот на кој се лета на режим на крстарење, во:

Километри на час, изразено како К после што следат 4 броеви (на пр., К0830), или

Јазли, изразено како N после што следат 4 броеви (на пр., N0485), или

Точниот/вистинскиот??? Махов број, ако така пропишува надлежниот орган, на најблиската стотинка од единица на Мах, изразено како М проследено со 3 броеви (на пр. М082).

(b) <i>Ниво на крстарење (најмногу 5 карактери)</i>

ВНЕСЕТЕ го планираното ниво на крстарење за првиот дел од летот или за целиот дел од рутата што треба да се лета, во:

Ниво на лет, изразено како F проследено со 3 броеви (на пр., F085; F330), или

Стандардно метричко *ниво во десетици метри*, ако така пропишува надлежниот орган, изразено како S проследено со 4 броеви (на пр., S1130), или

Апсолутната висина во стотици стапки, изразено како А проследено со 3 броеви (на пр., А045; А100), или

Апсолутната висина во десетици метри, изразено како М проследено со 4 броеви (на

пр., M0840), или

за неконтролирани летови по VFR, буквите VFR.

(с) Рута (вклучувајќи ги промените на нивото, брзината и/или правилата на лет) брзината во хоризонтален лет ????

Летови на определени рути на ATS

ВНЕСЕТЕ ако аеродромот на поаѓање се наоѓа на или е поврзан со рутата на ATS, ознаката за првата рута на ATS,
ИЛИ, ако аеродромот за поаѓање не е на, ниту е поврзан со, рутата на ATS, буквите DCT проследени со точката на спојување со првата рута на ATS, проследено со ознаката за рутата на ATS.

ПОТОА

ВНЕСЕТЕ ја секоја точка во која се планира да се започне со промена на брзината и/или нивото, или на која се планира промена на рутата на ATS, и/или се планира промена на правилата на лет,

ПРОСЛЕДНО ВО СЕКОЈ СЛУЧАЈ

со ознаката за следниот сегмент на рутата на ATS, дури и кога е иста како и претходната,

ИЛИ DCT, ако летот до следната точка е вон определена рута, освен ако и двете точки не се дефинирани со географски координати.

Летови вон определени рути на ATS

ВНЕСЕТЕ ги точките кои обично се одалечени една од дуга не повеќе од 30 минути лет или 370 km (200 NM), вклучувајќи ја секоја точка во која се планира промена на брзината или нивото, промена на патеката или промена на правилата на лет,

ИЛИ, ако тоа го бара надлежниот орган/надлежните органи,

ДЕФИНИРАЈТЕ ја патеката на летови кои претежно се вршат во правец исток-запад, помеѓу 70°N и 70°S во однос на значајни точки формирани од пресеците на половина или цели степени на географската ширина со меридијаните распоредени во интервали од 10 степени на географската должина. За летови кои се вршат во области надвор од тие географски ширини, патеките се дефинираат со значајни точки формирани од пресекот на паралелите на географската ширина со меридијаните кои обично се распоредени на 20 степени од географската должина. Растојанието меѓу значајните точки, колку што е можно, не смее да надминува 1 час време на лет. Дополнителни значајни точки се утврдуваат доколку се смета дека е потребно.

За летови кои се вршат претежно во правец север-југ, дефинирајте ги патеките во однос на значајните точки формирани од пресекот на цели степени на географската должина со специфицирани паралели на географската ширина кои се распоредени на 5 степени.

ВНЕСЕТЕ DCT меѓу последователните точки, освен ако ѝ двете точки не се дефинирани со географски координати или со насоката и растојанието.

КОРИСТЕТЕ ги САМО конвенциите од (1) до (5) подолу, и **ОДДЕЛЕТЕ** ја секоја под-ставка со празно место.

(1)

ATS route (2 to 7 characters)

Кодирана ознака доделена за рутата или сегмент на рутата вклучувајќи ја, по потреба, кодираната ознака доделена за стандардна рута на заминување или пристигање (на пр., BCN1, B1, RI4, UB10, KODAP2A).

(2)

Significant route (2 до 11 characters)
--

Кодираната ознака (2 до 5 карактера) доделена за точката (на пр., LN, MAY, HADDY),

или, ако не е доделена кодирана ознака, на еден од следните начини:

— Само степени (7 карактери)

2 знака кои ја опишуваат географската ширина во степени, проследени со „N“ (северна) или „S“ (јужна), проследено со 3 знаци кои ја опишуваат географската должина во степени, проследено со „E“ (источна) или „W“ (западна). По потреба, дополнете го точниот број на знаци, со внесување нули, на пр., 46N078W;

— Степени и минути (11 карактери):

4 знаци кои ја опишуваат географската ширина во степени и десетици и единици на минути проследени со „N“ (северна) или „S“ (јужна), проследено со 5 знаци кои ја опишуваат географската должина во степени и десетици и единици на минути, проследено со „E“ (источна) или „W“ (западна). По потреба, дополнете го точниот број на знаци со внесување нули, на пр. 4620N07805W;

— Насока и растојание од референтната точка:

Идентификацијата на референтната точка, проследена со насоката од точката во форма на 3 знаци кои ги даваат магнетните степени, проследени со растојанието од точката во форма на 3 знаци кои ги изразуваат наутичките милји. Во областите со голема географска ширина каде што е утврдено од соодветниот орган дека упатувањето на магнетни степени е непрактично, може да се користат стварните/вистинските??? степени. По потреба, дополнете го точниот број на знаци, со внесување нули – на пр., точка 180° магнетни на растојание од 40 NM од VOR, „DUB“ треба да се изрази како DUB180040.

- (3)

Change of speed or level
(maximum 21 characters)

Точката во која се планира да се започне со промена на брзината (5 % TAS или 0,01 Mach или повеќе) или промена на нивото, изразено точно како во (2) погоре, проследена со коса црта, а брзината на крстарење и нивото на крстарење изразени точно како во (a) и (b) погоре, без празно место меѓу нив, дури и кога ќе се смени само една од овие величини.

Примери: LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

- (4)

Change of flight rules
(maximum 3 characters)

Точката во која се планира промена на правилата на лет, изразено точно како во (2) или (3) погоре, што е соодветно, проследено со празно место и едно од следново:

VFR ако е од IFR на VFR

IFR ако е од VFR на IFR

Примери: LN VFR
LN/N0284A050 IFR

- (5)

Cruise climb (maximum 28 characters)

Буквата C проследена со коса црта; ПОТОА точката во која се планира да се започне со качување на режим на крстарење, изразено точно како во (2) погоре, проследено со коса црта; ПОТОА брзината што треба да се одржува за време на качувањето на режим на крстарење, изразено точно како во (a) погоре, проследено со две нивоа што го дефинираат нивото што треба да се заземе за време на качувањето на режим на крстарење, при што секое ниво е изразено точно како во (b) погоре, или нивото над кое се планира качување на режим на крстарење проследено со буквите PLUS, без празно место меѓу нив.

Примери: C/48N050W/M082F290F350
C/48N050W/M082F290PLUS
C/52N050W/M220F580F620

Аеродром на одредиште и вкупното поминато време (8 карактери)

ВНЕСЕТЕ ја ознаката на ИКАО за локација на аеродромот на одредиште од 4 букви, како што е наведено во Док 7910, Ознаки на локации (*Location Indicators*),

ИЛИ, ако не е доделена ознака за локација,

ВНЕСЕТЕ ZZZZ и НАВЕДЕТЕ го во ставката 18 називот и локацијата на

аеродромот, а пред тоа внесете DEST/.

ПОТОА БЕЗ ПРАЗНО МЕСТО

ВНЕСЕТЕ го вкупното поминато време.

Алтернативен аеродром на одредиште

ВНЕСЕТЕ ја ознаката(-ите) на ИКАО за локација од 4 букви, но не повеќе од два алтернативни аеродроми на одредиште, како што е наведено во Док 7910, Ознаки на локации (*Location Indicators*), одвоени со празно место,

ИЛИ, ако не е доделена ознака за локација за алтернативен(-ни) аеродром(-и) на одредиште,

ВНЕСЕТЕ ZZZZ и НАВЕДЕТЕ го во ставката 18 називот и локацијата на алтернативниот(-те) аеродром(-и) на одредиште, а пред тоа внесете ALTN/.

Цртичките или косите црти треба да се користат само како што е пропишано подолу во текстот.

ВНЕСЕТЕ 0 (нула) ако нема други информации,

ИЛИ сите други потребни информации по редослед прикажан подолу, во форма на соодветната ознака избрана од оние што се дефинирани подолу проследени со коса црта и информациите што треба да се запишат:

STS/ Причината за посебно постапување на ATS, на пр., мисија за трагање и спасување, како што следи:

ALTRV:	за лет кој се врши во согласност со резервација на висината;
ATFMX:	за лет за кој надлежниот орган одобрил изземање од мерките за ATFM;
FFR:	гаснење пожари;
FLTCK:	проверка во лет заради калибрација на навигациските средства;
HAZMAT:	за лет на кој се превезуваат опасни материи;
HEAD:	лет на кој се превезуваат шефови на држави;
HOSP:	за медицински лет кој го пријавиле здравствените власти;
HUM:	за лет кој се врши во рамките на хуманитарна мисија;
MARSA:	за лет за кој воен субјект презема одговорност за одвојување на воени воздухоплови;
MEDEVAC:	за итна медицинска евакуација клучна за спасување на животи;
NONRVSM/:	за лет кој нема можности за RVSM, а се планира да се врши во воздушниот простор на RVSM;
SAR:	за лет ангажиран во мисија за потрага и спасување;
STATE:	за лет ангажиран за воени, царински или полициски потреби.

Останатите причини за посебно постапување на ATS се означуваат со ознаката

„RMK/“

PBN/

Означување на можностите за RNAV и/или RNP. Вклучете онолку од ознаките наведени подолу, колку што се однесуваат на летот, најмногу до 8 записи, односно вкупно не повеќе од 16 карактера.

Спецификации за RNAV

A1	RNAV 10 (RNP 10)	C1	RNAV 2 сите допуштени сензори
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 сите допуштени сензори	C3	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	D1	RNAV 1 сите допуштени сензори
B5	RNAV 5 INS или IRS	D2	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	D3	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

Спецификации за RNP

L1	RNP 4	S1	RNP APCH
		S2	RNP APCH со BARO-VNAV
O1	основен RNP и сите допуштени сензори		
O2	основен RNP 1 GNSS	T1	RNP AR APCH со RF (потребно е посебно одобрение)
O3	основен RNP 1 DME/DME	T2	RNP AR APCH без RF (потребно е посебно одобрение)
O4	основен RNP 1 DME/DME/IRU		

Комбинациите од алфанумерички знаци кои не се наведени погоре се резервирани.

NAV/

Значајни податоци поврзани со опремата за навигација, освен оние наведени во PBN/, како што бара надлежниот орган.

Наведете го засилувањето на GNSS во рамките на оваа ознака, со празно место меѓу два или повеќе методи за засилување, на пр. NAV/GBAS SBAS.

Наведете EURPRNAV ако P-RNAV кој е одобрен за воздухопловот се потпира исклучиво на VOR/DME за одредување на позицијата.

COM/

Наведете ја опремата за комуникација и можностите кои не се наведени во ставката 10 а).

DAT/

Наведете ги податоците за опремата за комуникација и можностите кои не се наведени во ставката 10 а), или „CPDLCX,“ за да го наведете одобреното изземање од условот за опремување со CPDLC-ATN-B1.

SUR/

Наведете ја опремата за надзор и можностите кои не се наведени во точка 10 б). Наведете онолку спецификација(-и) на RSP колку што се применуваат на летот, користејќи ознака(-и) без празно место. Повеќе спецификации на RSP се одделуваат со празно место.

Пример: RSP180 RSP400.

Внесете EUADSBX, EUEHSX, EUELSX или комбинација од нив, за да ги наведете изземањата одобрени во поглед на условот за опременост со транспондери со SSR Mode S или ADS-B предаватели.

DEP/

Називот и локацијата на аеродромот на заминување, ако во ставката 13 е внесено ZZZZ, или единицата на ATS од која може да се добијат дополнителни податоци за планот на лет, ако во ставката 13 е внесено AFIL. За аеродромите кои не се наведени во односниот Зборник на воздухопловни информации, наведете ја локацијата како што следи:

Со 4 знаци кои ја опишуваат географската ширина во степени и десетици и единици на минути проследено со „N“ (северна) или „S“ (јужна), проследено со 5 знаци кои ја опишуваат географската должина во степени и десетици и единици на минути, проследено со „E“ (источна) или „W“ (западна). По потреба, дополнете го точниот број на знаци, со внесување нули, на пр. 4620N07805W (11 карактери).

ИЛИ, Насоката и растојанието од најблиската значајна точка, како што следи:

Идентификацијата на значајната точка проследена со насоката од точката во форма на 3 знаци за магнетните степени, проследено со растојанието од точката во форма на 3 знаци кои го изразуваат NM. Во областите на голема географска ширина каде што соодветниот орган утврдил дека упатувањето на магнетни степени е непрактично, може да се користат вистинските/точните ??? степени. По потреба, ставете го точниот број на знаци, со внесување нули, на пр., точка од 180° магнетни степени на растојание од 40 NM од VOR, „DUB“ треба да се изрази како DUB180040.

ИЛИ, Првата точка на рутата (назив или LAT/LONG) или маркерот на радиофарот, ако воздухопловот не полетал од аеродром.

DEST/

Називот и локацијата на аеродромот на одредиштето, ако во ставката 16 е внесено ZZZZ. За аеродромите кои не се наведени во односниот Зборник на воздухопловни информации, наведете ја локацијата во LAT/LONG или насоката и растојанието од најблиската значајна точка, како што е опишано погоре во DEP/.

DOF/

Датумот на поаѓање на летот во формат со 6 знаци (YYMMDD, каде што со YY се наведува годината, со MM месецот и со DD денот).

REG/

Националноста или заедничката ознака и регистарската ознака на воздухопловот, ако се различни од идентификацијата на

воздухопловот во ставката 7.

EET/	Значајните точки или ознаки за границата на FIR и вкупното предвидено траење на летот од полетување до тие точки или граници на FIR, кога тоа е пропишано врз основа на регионални спогодби за воздухопловната навигација, или од надлежниот орган. Примери: EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204
SEL/	Кодот за SELCAL, за воздухоплови кои се опремени да го примаат.
TYP/	Типот(-вите) на воздухоплови, при што по потреба, без празно место, претходи бројот(-евите) на воздухоплови, а разделени со едено празно место, ако во ставката 9 е внесено ZZZZ. Пример: TYP/2F15 5F5 3B2
CODE/	Адресата на воздухоплов (изразена во форма на алфанумерички код од 6 хексадецимални карактери), ако тоа го бара надлежниот орган. Пример: „F00001“ е најмала адреса на воздухоплов содржана во специфичниот блок што го администрира ICAO.
DLE/	Доцнење на рута или чекање, внесете ја значајната (-ите) точка(-и) на рутата каде што се планира доцнење, проследено со должината на доцнењето изразено со 4 знаци за време, во часови и минути (hhmm). Пример: DLE/MDG0030
OPR/	Ознаката на ICAO или називот на операторот на воздухопловот, ако се различни од идентификацијата на воздухопловот во ставката 7.
ORGN/	Осумцифрената AFTN-адреса на испраќачот или други соодветни податоци за контакт, во случаи кога испраќачот на планот на лет не може веднаш да се идентификува, како што бара надлежниот орган.
PER/	Податоци за перформансите на воздухопловите, означени со една буква како што е наведено во Процедурите за услуги на воздухопловната навигација – Операции на воздухопловите (PANS-OPS, Doc 8168), Том I – Процедури за летање, доколку тоа е пропишано од надлежниот орган.
ALTN/	Називот на алтернативниот (-те) аеродром(-и) на одредиште, ако во ставката 16 е внесено ZZZZ. За аеродромите кои не се наведени во односниот Зборник на воздухопловни информации, наведете ја локацијата во LAT/LONG или насоката и растојанието од најблиската значајна точка, како што е опишано погоре во DEP/.
RALT/	Ознаката од 4 букви според ICAO, за алтернативен (-ни) аеродром(-и) на рута, како што е утврдено во Док 7910, Ознаки на локации,

или називот(-ите) на алтернативниот(-те) аеродром(-и) на рута, ако не е доделена ознака. За аеродромите кои не се наведени во односниот Зборник на воздухопловни информации, наведете ја локацијата во LAT/LONG или насоката и растојанието од најблиската значајна точка, како што е опишано погоре во DEP/.

TALT/ Ознаката од 4 букви според ICAO, за алтернативен (-ни) аеродром(-и) на полетување, како што е утврдено во Док 7910, Ознаки на локации, или називот(-ите) на алтернативниот(-те) аеродром(-и) на полетување, ако не е доделена ознака. За аеродромите кои не се наведени во односниот Зборник на воздухопловни информации, наведете ја локацијата во LAT/LONG или насоката и растојанието од најблиската значајна точка, како што е опишано погоре во DEP/.

RIF/ Деталите за рутата до изменетиот аеродром на одредиште, проследено со ознаката за локација на аеродромот од 4 букви според ICAO. Изменетата рута подлежи на повторно издавање на одобрение за време на лет.

Примери: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Условот за минимумите за визуелна видливост на полетно-слетната патека потребни за лет, изразен со 3 знаци.

REP/ Наведување на бројот на поднесени планови на лет кои се заменети во форма на „Q“, проследено со 1 знак со кој се означува повторување на замената.

Примери: RFP/Q2.

RMK/ Сите останати забелешки на едноставен јазик, ако тоа го бара надлежниот орган или смета дека е потребно.

Издржливост со гориво

По E/ Внесете група од 4 знаци со кои се покажува издржливоста со гориво во часови и минути

Број на лица во воздухопловот

По P/ ВНЕСЕТЕ го вкупниот број на лица (патници и екипаж) во воздухопловот, ако тоа го бара надлежниот орган.
ВНЕСЕТЕ „ТВН“ (треба да се достави накнадно) ако не е познат вкупниот број на лица во моментот на поднесување на план на лет.

Опрема за во случај на опасност и за преживување

R/ (РАДИО) ПРЕЦРТАЈТЕ го U ако не е достапна UHF на фреквенција 243,0 MHz.
ПРЕЦРТАЈТЕ го V ако не е достапна VHF на фреквенција 121,5

MHz.

ПРЕЦРТАЈТЕ го Е ако не е достапен предавател за лоцирање на позиција/место на несреќа на воздухоплов (ELT).

S/(SURVIVAL EQUIPMENT)

ПРЕЦРТАЈТЕ ги сите ознаки ако не се носи опрема за преживување.

ПРЕЦРТАЈТЕ го Р ако не се носи опрема за преживување во поларни услови.

ПРЕЦРТАЈТЕ го D ако не се носи опрема за преживување во пустина.

ПРЕЦРТАЈТЕ го M ако не се носи опрема за преживување на море.

ПРЕЦРТАЈТЕ го J ако не се носи опрема за преживување во дунгла.

J/(JACKETS)

ПРЕЦРТАЈТЕ ги сите ознаки ако не се носат елеци за спасување.

ПРЕЦРТАЈТЕ го L ако елеците за спасување не се опремени со светла.

ПРЕЦРТАЈТЕ го F ако елеците за спасување не се опремени со флуоресцеин.

ПРЕЦРТАЈТЕ го U или V или ѝ двете како во R/ погоре, како би се навела радио опременоста на елеците, ако има таква.

D/(DINGHIES)

(БРОЈ)

ПРЕЦРТАЈТЕ ги ознаките D и C ако не се носат чамци за спасување; или

ВНЕСЕТЕ го бројот на чамци кои се носат; и

под (CAPACITY) – ВНЕСЕТЕ ја вкупната носивост, во број на лица, за сите чамци кои се носат; и

под (COVER) – ПРЕЦРТАЈТЕ ја ознаката C ако чамците немаат покров; и

под (COLOUR) – ВНЕСЕТЕ ја бојата на чамците, ако се носат.

A/(AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS)

ВНЕСЕТЕ ја бојата на воздухопловот и значајните ознаки.

N/(REMARKS)

ПРЕЦРТАЈТЕ го N ако нема никакви забелешки, или НАВЕДЕТЕ ја која било друга опрема за преживување што се носи и кои било други забелешки во врска со опремата за преживување.

C/(PILOT)

ВНЕСЕТЕ го името на водачот-на-воздухопловот.

2.3 FILED BY (Поднел)

ВНЕСЕТЕ

го името на единицата, агенцијата или лицето кое го поднесува планот на лет.“.