
¹ In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.



Brüssel, ...
K

Eelnõu

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr .../...,

[...],

millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr .../..., millega kehtestatakse ühtsed lennureglid ning aeronavigatsiooni teenuseid ja -protseduure käsitlevad tegevussätted ning muudetakse määrusi (EÜ) nr 2096/2005, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010

(EMPs kohaldatav tekst)

Eelnõu

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr .../...,

[...]

millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr .../..., millega kehtestatakse ühtsed lennureeglid ning aeronavigatsiooni teenuseid ja -protseduure käsitlevad tegevussätted ning muudetakse määrusi (EÜ) nr 2096/2005, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega nr 1070/2009, millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EÜ) nr 552/2004, et parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust ja jätkusuutlikkust (edaspidi „raammäärus”),⁽²⁾ eriti selle artikleid 5 ja 8,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega nr 1070/2009, millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EÜ) nr 552/2004, et parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust ja jätkusuutlikkust (edaspidi „õhuruumi määrus”),⁽³⁾ eriti selle artiklit 4,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1108/2009 (edaspidi „EASA algmäärus”), eriti selle artikleid 8 ja 8b ning Vb lisa,

² ELT 300, 14.11.2009, lk 34.

³ ELT 300, 14.11.2009, lk 34.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Komisjoni määrust (EL) nr .../... muudetakse järgmiselt.

1. Artiklisse 2 lisatakse järgmised määratlused:

„AIRMET-teave” – ilmavaatlusjaama edastatav teave marsruudil esinevate või oodatavate ilmastikunähtuste kohta, mis võivad mõjutada õhusõidukite käitamise ohutust väikestel kõrgustel ja mis ei sisaldu vastava lennuinfopiirkonna või alampiirkonna ilmaprognoosis;

„ilmavaatlus õhusõidukilt” – ühe või mitme meteoroloogilise elemendi hindamine õhusõiduki pardalt lennu ajal;

„eksinud õhusõiduk” – õhusõiduk, mis on ettenähtud lennusuunalt oluliselt kõrvale kaldunud või teatanud eksimisest;

„ettekanne õhust” – lendavalt õhusõidukilt edastatud ettekanne, mis vastab asukoha ning operatiivsete ja/või meteoroloogiliste andmete ettekandmise nõuetele;

„ilmaprognoos” – teade ilmastikutingimustest, mida on oodata teatud ajaks või perioodiks õhuruumi teatud alal või osas;

„lennujuhtimisüksuse juhised” – lennujuhtimisüksuse poolt piloodile antavad käsklused kindla toimingu teostamiseks;

„loa piir” – punkt, milleni kehtib õhusõidukile antud lennujuhtimisüksuse luba;

„lennuvälja automaatinfoteenindus (ATIS)” – kehtiva rutiinse informatsiooni andmine saabuvatele ja väljuvatele õhusõidukitele automaatsaate abil ööpäevaringselt või teatud ajavahemikus:

a. „andmekanaliga lennuvälja automaatinfoteenindus (D-ATIS)” – ATISe edastamine andmekanali kaudu;

b. „kõneteatega lennuvälja automaatinfoteenindus (Voice-ATIS)” – ATISe edastamine pidevate ja korduvate kõnesaadetega;

„kohustusliku raadioside ala (RMZ)” – piiritletud õhuruum, milles lennates peavad õhusõiduki pardal ja kasutuses olema raadiosideseadmed;

„kohustusliku transponderi ala (TMZ)” – piiritletud õhuruum, milles lennates peavad õhusõiduki pardal ja kasutuses olema õhurõhu järgi kõrgust merepinnast mõõtvad transponderid;

„juhtimise üleandmise punkt” – kindlaksmääratud punkt õhusõiduki lennuteekonnal, kus vastutus õhusõiduki lennujuhtimise eest läheb ühelt lennujuhtimisüksuselt või üksuse osalt teisele;

„liiklusinfo” – lennuliiklusteenindusüksuse antud teave, mille eesmärk on juhtida piloodi tähelepanu muule teadaolevale või märgatud lennuliiklusele, mis toimub tema õhusõiduki või valitud marsruudi läheduses, ning abistada pilooti kokkupõrke vältimisel;

„muu lennujuhtimisüksuse luba” – luba, mille on õhusõidukile andnud lennujuhtimisüksus, mis ei ole hetkel seda õhusõidukit juhtiv üksus;

„nähtavus rajal (RVR)” – kaugus, milleni raja teljel paikneva õhusõiduki piloot näeb raja markeerimistähiseid ja tulesid, mis piiravad rada või tähistavad raja kesktele;

„raadionavigatsiooniteenus” – teenus, mis hõlmab juhtimisteavet või asukohaandmeid õhusõidukite tõhusaks ja ohutuks juhtimiseks ühe või mitme raadionavigatsioonivahendi abil;

„SIGMET-teave” – ilmavaatlusjaama edastatav teave teatavate lennumarsruudil esinevate või oodatavate ilmastikunähtuste kohta, mis võivad mõjutada lennuohutust;

„soovitus liiklusohu vältimiseks” – lennuliiklusteenindusüksuse soovitus manöövrite kohta, mis on piloodile abiks kokkupõrke vältimisel;

„tegevust mõjutav pilv” – pilv, mille alumine piir on madalamal kui 1500 m (5000 jalga) või madalamal kui suurim minimaalne sektorikõrgus merepinnast, olenevalt sellest, kumb on suurem, või mis tahes kõrgusel asuv rünksajupilv või võimsa vertikaalarenguga rünkpilv;

„tundmatu õhusõiduk” – õhusõiduk, mida on nähtud mingis piirkonnas lendamas või mille lendamisest on teatatud, kuid mida ei ole tuvastatud;

„üleminekutasand” – madalaim kasutatav lennutasand üleminekukõrgusest kõrgemal.

2. Komisjoni määruse (EL) nr .../... lissasse lisatakse B-osa vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Määrus jõustub [XX/XX/XX].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, [...]

Komisjoni nimel
president
[...]

LISA

B-osa – aeronavigatsiooniteenuste nõuded

1. peatükk – lennuliiklusteenused

1.1 Üldist

1.1.1 Lennuliiklusteenuste eesmärgid

1.1.1.1 Lennuliiklusteenustel on järgmised eesmärgid:

- a) vältida õhusõidukite kokkupõrkeid;
- b) vältida õhusõidukite omavahelisi ja takistustega kokkupõrkeid manööverdusalal;
- c) kiirendada liiklust ja säilitada kord liikluse kulgemisel;
- d) anda nõuandeid ja teavet lendude ohutuse ja tõhususe tagamiseks;
- e) teavitada asjaomaseid organisatsioone otsingu- ja päästeabi vajavatest õhusõidukitest ning vastavalt vajadusele abistada neid organisatsioone.

1.1.2 Koordineerimine õhusõiduki käitaja ja lennuliiklusteeninduse vahel

1.1.2.1 Oma kohustuste täitmisel võtavad lennuliiklusteenindusüksused arvesse asjakohastes Euroopa Liidu lennunduseeskirjades sätestatud kohustustest tulenevaid nõudeid õhusõidukite käitajatele ning, kui õhusõidukite käitajad seda vajavad, teevad neile või nende volitatud esindajatele kättesaadavaks kogu nende kohustuste täitmiseks vajaliku olemasoleva teabe.

1.1.2.2 Kui õhusõiduki käitaja seda nõuab, tehakse õhusõiduki käitajale või tema volitatud esindajale vastavalt kohalikule kokkulepitud korrale võimaluse korral viivitamata kättesaadavaks lennuliiklusteenindusüksuste vastuvõetud teated (sealhulgas asukohateated), mis on seotud õhusõidukiga, millele õhusõiduki käitaja osutab operatiivset juhtimisteenust.

1.1.3 Aeg lennuliiklusteeninduses

1.1.3.1 Lähilennujuhtimisüksused peavad enne stardieelset õhusõiduki ruleerimist teatama piloodile õige kellaaja, välja arvatud juhul, kui on korraldatud õige kellaaja hankimine muudest allikatest. Lisaks peavad lennujuhtimisüksused teatama õhusõidukitele õige aja nende nõudmisel. Ajakontrolle tuleb teostada lähima poole minuti täpsusega.

1.2 Õhuruumide liigitus

1.2.1 Liikmesriigid peavad vastavalt oma vajadustele kindlaks määrama õhuruumid kooskõlas järgmise õhuruumide liigitusega ja vastavalt 4. liitele.

Klass A. Lubatud on ainult IFR-lennud. Kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ja lennud hajutatakse üksteisest. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev õhk-maa kõneside. Kõikidel lendudel peab olema lennujuhtimiskeskuse luba.

Klass B. Lubatud on IFR-lennud ja VFR-lennud. Kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ja lennud hajutatakse üksteisest. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev õhk-maa kõneside. Kõikidel lendudel peab olema lennujuhtimiskeskuse luba.

Klass C. Lubatud on IFR-lennud ja VFR-lennud. Kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ning IFR-lennud hajutatakse muudest IFR-lendudest ja VFR-lendudest.

VFR-lennud hajutatakse IFR-lendudest ning neile edastatakse nõudmise korral liiklusinfot muude VFR-lendude kohta ja soovitusi liiklusohu vältimiseks. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev õhk-maa kõneside. VFR-lendudele kehtib madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) merepinnast indikaatorkiiruse piirang 250 sõlme. Kõikidel lendudel peab olema lennujuhtimiskeskuse luba.

Klass D. Lubatud on IFR-lennud ja VFR-lennud ning kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust. IFR-lennud hajutatakse muudest IFR-lendudest ning neile edastatakse nõudmise korral liiklusinfot VFR-lendude kohta ja soovitusi liiklusohu vältimiseks. VFR-lennud saavad nõudmise korral kõikide muude lendude kohta liiklusinfot ja soovitusi liiklusohu vältimiseks. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev maa-õhk kõneside ja kõikidele lendudele kehtib madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) merepinnast indikaatorkiiruse piirang 250 sõlme. Kõikidel lendudel peab olema lennujuhtimiskeskuse luba.

Klass E. Lubatud on IFR-lennud ja VFR-lennud. IFR-lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ja need hajutatakse muudest IFR-lendudest. Kõikidele lendudele edastatakse mõistlikus koguses liiklusinfot. Kõikide IFR-lendude puhul on nõutav pidev õhk-maa kõneside. Kõikidele lendudele kehtib madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) merepinnast indikaatorkiiruse piirang 250 sõlme. Kõikidel IFR-lendudel peab olema lennujuhtimiskeskuse luba. Klassi E ei tohi kasutada lähialas.

Klass F. Lubatud on IFR-lennud ja VFR-lennud. Kõikidele IFR-lendudele osutatakse lennuliikluse nõustamisteenust ning kõikidele lendudele osutatakse nõudmise korral lennuinfoteenust. Lennuliikluse nõustamisteenuses osalevatelt IFR-lendudelt nõutakse pidevat õhk-maa kõnesidet ning kõikidel IFR-lendudel peab olema võimalus õhk-maa kõneside loomiseks. Kõikidele lendudele kehtib madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) merepinnast indikaatorkiiruse piirang 250 sõlme. Lennujuhtimiskeskuse luba ei nõuta.

Klass G. IFR-lennud ja VFR-lennud on lubatud ning neile osutatakse nõudmise korral lennuinfoteenust. Kõikidel IFR-lendudel peab olema võimalus õhk-maa kõneside loomiseks. Kõikidele lendudele kehtib madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) merepinnast indikaatorkiiruse piirang 250 sõlme. Lennujuhtimiskeskuse luba ei nõuta.

- 1.2.2 Klassi F kasutamist käsitatakse ajutise meetmena, kuni see on võimalik asendada mõne muu klassiga.

1.3 Nõuded sidele ja SSR-transponderitele

1.3.1 Kohustusliku raadioside ala (RMZ)

- 1.3.1.1 Pädeva asutuse poolt kohustusliku raadioside alaks määratud õhuruumiklasside E, F ja G osades tehtavad VFR-lennud ning kohustusliku raadioside alaks määratud õhuruumiklasside F ja G osades tehtavad IFR-lennud peavad säilitama pideva õhk-maa kõneside valve ning looma vajaduse korral kahepoolse side sobival sidekanalil, välja arvatud juhul, kui sellest nõudest lubavad loobuda alternatiivsed sätted, mille pädev asutus on kehtestanud selle konkreetse õhuruumi jaoks.

- 1.3.1.2 Enne kohustusliku raadioside alale sisenemist peavad piloodid tegema sobival sidekanalil esmaväljakutse, mis peab sisaldama kutsutava jaama koodi, kutsungit, õhusõiduki tüüpi, asukohta, lennukõrgust, lennu eesmärke ja muid pädeva asutuse nõutavaid andmeid.

1.3.2 Kohustusliku transponderi ala (TMZ)

- 1.3.2.1 Kõikidel lendudel, mis tehakse pädeva asutuse poolt kohustusliku transponderi alaks määratud õhuruumis, peavad olema pardal ja kasutuses SSR-transponderid, mis suudavad töötada režiimides A ja C või S, välja arvatud juhul, kui sellest nõudest lubavad loobuda alternatiivsed sätted, mille pädev asutus on kehtestanud selle konkreetse õhuruumi jaoks.

- 1.3.3 Teave kohustusliku raadioside aladeks ja/või kohustusliku transponderi aladeks määratud õhuruumide kohta tuleb avaldata õigeaegselt lennundusteabe kogumikes.

1.4 Hädaolukorras olevate õhusõidukite teenindamine

- 1.4.1 Kui on teada või kahtlustatakse, et õhusõiduk on hädaolukorras, sealhulgas ebaseadusliku sekkumise tõttu õhusõiduki liikumisse, peavad lennuliiklusteenindusüksused vastavalt olukorra vajadustele andma sellele õhusõidukile võimalikult palju tähelepanu, abi ja prioriteetsust võrreldes muude õhusõidukitega.
- 1.4.2 Kui on teada või kahtlustatakse, et õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkunud, peavad lennuliiklusteenindusüksused viivitamata täitma õhusõidukist edastatud käsked. Lennu ohutuks jätkamiseks vajaliku teabe edastamist tuleb jätkata ning võtta vajalikud meetmed, mis kiirendaksid kõikide lennuetappide sooritamist, eriti õhusõiduki ohutut maandamist.
- 1.4.3 Kui on teada või kahtlustatakse, et õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkunud, peavad lennuliiklusteenindusüksused vastavalt kohalikule kokkulepitud korrale viivitamata teavitama asjakohast riigi poolt määratud asutust ning vahetama õhusõiduki käitajaga või tema volitatud esindajaga vajalikku teavet.

1.5 Eriolukorrad lennu ajal

1.5.1 Eksinud või tundmatu õhusõiduk

- 1.5.1.1 Kui lennuliiklusteenindusüksus saab teada eksinud õhusõidukist, järgib ta viivitamata punktides 1.5.1.1.1 ja 1.5.1.1.3 kirjeldatud juhiseid, et õhusõidukile abi osutada ja tagada lennu ohutus.

1.5.1.1.1 Kui õhusõiduki asukoht ei ole teada, peab lennuliiklusteenindusüksus

- a) püüdma luua õhusõidukiga kahepoolset sidet, välja arvatud juhul, kui side on juba loodud;
- b) kasutama kõikvõimalikke vahendeid õhusõiduki asukoha kindlakstegemiseks;
- c) teavitama teisi lennuliiklusteenindusüksusi, kelle piirkonda õhusõiduk on eksinud või võib eksida, võttes arvesse kõiki tegureid, mis sellises olukorras võivad õhusõiduki navigeerimist mõjutada;
- d) teavitama kooskõlas kohalike eeskirjadega asjakohaseid sõjaväeüksusi ning edastama neile asjakohase lennuplaani ja muud eksinud õhusõidukit puudutavad andmed;
- e) paluma punktides c ja d nimetatud üksustelt ning muudelt õhus olevatelt õhusõidukitelt igasugust abi õhusõidukiga side loomiseks ja selle asukoha määramiseks.

1.5.1.1.2 Punktide d ja e nõuded kehtivad ka lennuliiklusteenindusüksustele, keda on punkti c kohaselt teavitatud.

1.5.1.1.3 Kui õhusõiduki asukoht on kindlaks tehtud, peab lennuliiklusteenindusüksus

- a) teatama õhusõidukile selle asukoha ja edastama vajalikud juhised olukorra lahendamiseks. Kui lennuliiklusteenindusüksus on teadlik õhusõiduki lendu tunnistamise eesmärgil sekkumise võimalusest või muust õhusõidukit ähvardavast ohust, peab ta õhusõidukit viivitamata nõustama ja
- b) edastama vajaduse korral muudele lennuliiklusteenindusüksustele ja asjaomastele sõjaväeüksustele asjakohast teavet eksinud õhusõiduki kohta ning kõik õhusõidukile edastatud nõuanded.

1.5.1.2 Niipea kui lennuliiklusteenindusüksus saab teada tema piirkonnas asuvast tundmatust õhusõidukist, peab ta püüdma õhusõidukit tuvastada, kui see on vajalik lennuliiklusteenuste

osutamiseks või kui asjaomased sõjaväeasutused nõuavad seda kooskõlas kohaliku kokkulepitud korraga. Selleks peab **lennuliiklusteenindusüksus** võtma vastavalt olukorrale järgmised meetmed:

- a) püüdma luua õhusõidukiga kahepoolset sidet;
- b) küsima teistelt lennuinfoiirkonna **lennuliiklusteenindusüksustelt** lennu andmeid ja paluma nende abi õhusõidukiga kahepoolse side loomiseks;
- c) küsima piirnevate lennuinfoiirkondade **lennuliiklusteenindusüksustelt** lennu andmeid ja paluma nende abi õhusõidukiga kahepoolse side loomiseks;
- d) püüdma teistelt piirkonnas lendavatelt õhusõidukitelt andmeid saada.

1.5.1.2.1 **Lennuliiklusteenindusüksus** peab vajaduse korral teavitama asjakohast sõjaväeüksust kohe, kui õhusõiduk on tuvastatud.

1.5.1.3 Eksinud või tundmatu õhusõiduki puhul tuleb arvesse võtta võimalust, et õhusõiduki juhtimisse on sekkunud ebaseaduslikult. **Kui lennuliiklusteenindusüksus leiab**, et eksinud või tundmatu õhusõiduki juhtimisse on ebaseaduslikult sekkunud, tuleb viivitamata ja kohalike eeskirjade kohaselt teavitada asjakohast riigi poolt määratud asutust.

1.5.2 Tsviilõhusõiduki lendu sekkumine tunnistamise eesmärgil

1.5.2.1 Kui **lennuliiklusteenindusüksus** saab teada, et tema piirkonnas sekkutakse tunnistamise eesmärgil mõne õhusõiduki lendu, peab ta viivitamata ja asjaolusid arvestades võtma järgmised meetmed:

- a) püüdma luua tunnistatava õhusõidukiga kahepoolset sidet kõikvõimalike vahenditega, muu hulgas hädaolukorra raadiosagedusel 121,5 MHz, välja arvatud juhul, kui side on juba loodud;
- b) teavitama tunnistatava õhusõiduki pilooti õhusõiduki lendu sekkumisest;
- c) looma side tunnistamist juhtiva üksusega, kes peab tunnistava õhusõidukiga kahepoolset sidet, ning edastama üksusele olemasolevat teavet õhusõiduki kohta;
- d) vajaduse korral vahendada sõnumeid tunnistava õhusõiduki või tunnistamist juhtiva üksuse ning tunnistatava õhusõiduki vahel;
- e) tegema tunnistamist juhtiva üksusega tihedat koostööd, et võtta kõik vajalikud meetmed tunnistatava õhusõiduki ohutuse tagamiseks;
- f) teavitama piirnevate lennuinfoiirkondade **lennuliiklusteenindusüksusi**, kui ilmneb, et õhusõiduk on kaldunud piirnevatest lennuinfoiirkondadest kõrvale.

1.5.2.2 Kui **lennuliiklusteenindusüksus** saab teada, et väljaspool tema piirkonda **sekkutakse tunnistamise eesmärgil mõne õhusõiduki lendu**, peab ta viivitamata ja asjaolusid arvestades võtma järgmised meetmed:

- a) teavitama selle õhuruumi lennundusteenindusüksust, kus tunnistamine toimub, edastama üksusele kõik olemasolevad andmed, mis võivad aidata õhusõidukit tuvastada, ning paluma tal tegutseda vastavalt punktile 1.5.2.1;
- b) vahendada sõnumeid tunnistatava õhusõiduki, asjakohase **lennuliiklusteenindusüksuse** ja tunnistamist juhtiva üksuse või tunnistava õhusõiduki vahel.

2. peatükk – lennujuhtimisteenus

2.1 Kohaldamine

2.1.1 Lennujuhtimisteenust osutatakse

- a) kõikidele IFR-lendudele õhuruumiklassides A, B, C, D ja E;
- b) kõikidele VFR-lendudele õhuruumiklassides B, C ja D;
- c) kõikidele eri-VFR-lendudele;
- d) kogu lennuväljaliiklusele kontrollitavatel lennuväljadel.

2.2 Lennujuhtimisteenuse osutamine

2.2.1 Lennujuhtimisteenuse osutamiseks peab lennujuhtimisüksus

- a) olema teadlik kõikide õhusõidukite plaanitud liikumisest, kõrvalekaldumistest ja kõikide õhusõidukite tegelikust liikumisest;
- b) tegema saadud teabe põhjal kindlaks teadaolevate õhusõidukite asukohad üksteise suhtes;
- c) andma õhusõidukitele lubasid ja vajaliku teabe kokkupõrgete vältimiseks ja lennuliikluse kiirendamiseks, tagades samas korra liikluse kulgemisel;
- d) vajadusel kooskõlastama load teiste lennujuhtimisüksustega,
 - 1) kui õhusõiduk võiks vastasel juhul segada nimetatud üksuste kontrolli all olevat lennuliiklust;
 - 2) enne juhtimise üleandmist teisele lennujuhtimisüksusele.

2.2.2 Lennujuhtimisüksuste antavad load peavad tagama hajutuse

- a) kõikide lendude vahel õhuruumiklassides A ja B;
- b) IFR-lendude vahel õhuruumiklassides C, D ja E;
- c) IFR-lendude ja VFR-lendude vahel õhuruumiklassis C;
- d) IFR-lendude ja eri-VFR-lendude vahel;
- e) eri-VFR-lendude vahel, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on teisiti sätestanud;

välja arvatud juhul, kui õhusõiduki piloot seda nõuab ja teise õhusõiduki piloot selle heaks kiidab ja kui pädev asutus seda eespool punktis b loetletud juhtudel õhuruumiklassides D ja E ette näeb, võidakse lennul lubada teatavas lennuetapis kõrgusel alla 3050 m (10 000 jalga) tõusmise või laskumise käigus, päevasel ajal ja visuaallennuilma tingimustes säilitada omahajutus.

2.2.3 Välja arvatud juhtudel, kui lennuväljade läheduses saab hajutusmiinimumi vähendada, peab lennujuhtimisüksus saavutama hajutuse, kasutades selleks vähemalt ühte alljärgnevast:

- a) vertikaalne hajutus, mille saavutamiseks määratakse erinevad lennukõrgused käesoleva määruse lisa 2. liites esitatud reisilennukõrguste tabelist; käesolevaga kehtestatud kõrguste ja marsruutide vastavus ei kehti aga juhul, kui see on teisiti määratud asjakohases lennundusteabe kogumikus (AIP) või lennujuhtimisüksuse loaga. Vertikaalse hajutusmiinimumi nimiväärtus on 300 m (1000 jalga) kuni lennutasandini FL 410 (kaasa arvatud) ning 600 m (2000 jalga) sellest tasandist kõrgemal;
- b) horisontaalne hajutus, mille saavutamiseks kasutatakse
 - 1) pikihajutust, mis tähendab ajaliselt või distantsiliselt väljendatud intervalli säilitamist samadel, koondumatel või vastassuunal kattumatel teekonnajoontel, või
 - 2) külghajutust, mis tähendab õhusõidukite hoidmist erinevatel marsruutidel või erinevates geograafilistes piirkondades.

2.3 Hajutusmiinimum

- 2.3.1 Teatava õhuruumi osa hajutusmiinimumi valib aeronavigatsiooniteenuse osutaja, kes vastutab lennuliiklusteenuste osutamise eest, ning selle kinnitab asjaomane pädev asutus.
- 2.3.2 Õhuruumist sellega piirnevasse õhuruumi suunduva liikluse ja selliste marsruutide puhul, mis on õhuruumide ühisele piirile lähemal kui antud olukorras kehtiv hajutusmiinimum, peavad piirnevates õhuruumides lennuliiklusteenuseid osutavad aeronavigatsiooniteenuse osutajad hajutusmiinimumi valimise osas omavahel konsulteerima.
- 2.3.3 Hajutusmiinimumist ja selle kohaldamisala üksikasjadest tuleb teavitada
- asjaomaseid **lennuliiklusteenindusüksusi** ja
 - piloote ja õhusõidukite käitajaid lennundusteabe kogumike kaudu, kui hajutus oleneb õhusõidukites kasutusel olevatest navigatsioonivahenditest või navigatsioonimeetoditest.

2.4 Lennujuhtimisüksuse load

- 2.4.1 Lennujuhtimisüksuse load põhinevad üksnes lennujuhtimisteenuse osutamise nõuetel.
- 2.4.2 Lubade sisu
- 2.4.2.1 Lennujuhtimisüksuse luba sisaldab järgmist:
- õhusõiduki tunnus lennuplaani kohaselt;
 - loa piir;
 - lennumarsruut;
 - kogu marsruudi või selle osa lennukõrgus(ed) ja vajaduse korral lennukõrguse muudatused;
 - muud vajalikud juhised või muu teave, näiteks lähenemis- või väljalennumanöövrite, side ja lennujuhtimisüksuse loa aegumisaja kohta.
- 2.4.3 Lennujuhtimisüksuse load helikiiruselähedasele lennule
- 2.4.3.1 Ülehelikiirusel lennu helikiiruselähedase kiirendusetapi kohta antav lennujuhtimisüksuse luba peab kehtima vähemalt selle lennuetapi lõpuni.
- 2.4.3.2 Lennujuhtimisüksuse luba õhusõiduki aeglustumise ja laskumise kohta üleminekul ülehelikiirusega lennult allahelikiirusega lennule peab võimaluse korral tagama pideva laskumise helikiiruselähedasel lennuetapil.
- 2.4.4 Lubade ja lennuohutuse seisukohast olulise teabe tagasilugemine
- 2.4.4.1 Lennumeeskond peab lennujuhtimisüksusele tagasi lugema lennujuhtimisüksuse lubade ja juhiste lennuohutuse seisukohast olulised osad, mis edastatakse suuliselt. Alati tuleb tagasi lugeda järgmised andmed:
- lennujuhtimisüksuse marsruudiload;
 - load ja juhised ükskõik millisele lennurajale sisenemiseks, maandumiseks, startimiseks, rajast eemal ootamiseks, raja ületamiseks, mis tahes lennurajal ruleerimiseks ja tagasi ruleerimiseks ja
 - kasutusel olev lennurada, õhurõhk, SSR-koodid, hiljuti määratud sidekanalid, lennukõrguse juhised, kursi ja kiiruse juhised ja
 - üleminekutasandid, olenemata sellest, kas need on saadud lennujuhilt või ATISe raadiosaatest.

- 2.4.4.1.1 Muud load või juhised, sealhulgas tingimustega load ja ruleerimisjuhised, tuleb tagasi lugeda või kinnitada viisil, mis osutab selgesti, et neist on aru saadud ja neid täidetakse.
- 2.4.4.1.2 Lennujuht peab tagasilugemist kuulama, et otsustada, kas lennumeeskond on loast või juhiseist õigesti aru saanud, ning tagasilugemisel ilmnenuv vead viivitamata parandama.
- 2.4.4.2 CPDLC-sõnumite häälega tagasilugemist ei nõuta, kui aeronavigatsiooniteenuse osutaja seda ei nõua.
- 2.4.5 Lubade kooskõlastamine
- 2.4.5.1 Lennujuhtimisüksused peavad kooskõlastama lennujuhtimisüksuse load nii, et oleks hõlmatud kogu õhusõiduki marsruut või selle kindel osa, nagu on kirjeldatud sätetes 2.4.5.1.1–2.4.5.4.
- 2.4.5.1.1 Õhusõidukile antakse kogu marsruuti hõlmav luba kuni lennuväljani, kus on plaanitud maanduda,
- kui enne väljalendu on olnud võimalik luba kooskõlastada kõikide lennujuhtimisüksustega, kes eri etappides õhusõiduki juhtimise eest vastutavad, või
 - kui on piisavalt kindel, et lennujuhtimisüksused, kes erinevatel etappidel õhusõiduki juhtimise eest vastutavad, kooskõlastavad eelnevalt oma tegevuse.
- 2.4.5.2 Kui punktis 2.4.5.1.1 kirjeldatud kooskõlastust ei saadud või selle saamist ei eeldata, siis antakse õhusõidukile luba ainult kuni piisava kooskõlastatusega punktini; enne sellesse punkti jõudmist või sellises punktis saab õhusõiduk edasise loa või vajaduse korral ootamisjuhised.
- 2.4.5.2.1 **Lennuliiklusteenindusüksuse** korraldusel peab õhusõiduk võtma ühendust **muu lennujuhtimisüksusega**, et saada selle üksuse luba enne juhtimise üleandmise punkti jõudmist.
- 2.4.5.2.1.1 Õhusõiduk peab muu lennujuhtimisüksuse loa taotlemise ajal hoidma vajalikku kahepoolset raadiosidet teda hetkel juhtiva lennujuhtimisüksusega.
- 2.4.5.2.1.2 Muu lennujuhtimisüksuse loa antav luba peab olema piloodile sellisena selgesti arusaadav.
- 2.4.5.2.1.3 Vastava kooskõlastuse puudumisel ei tohi **muu** lennujuhtimisüksuse load mõjutada õhusõiduki algset lennuprofiili üheski teises õhuruumis peale selle, milles lennujuhtimist korraldab **muu** lennujuhtimisüksuse loa andnud lennujuhtimisüksus.
- 2.4.5.3 Kui õhusõiduk kavatses lahkuda ühes lennujuhtimispiirkonnas paiknevalt lennuväljalt ja siseneda teise lennujuhtimispiirkonda kolmekümne minuti või muu kindla ajavahemiku jooksul, milles on asjaomaste piirkondade lennujuhtimiskeskused kokku leppinud, tuleb enne väljumisloa andmist saada kooskõlastus järgmise piirkonna lennujuhtimiskeskuselt.
- 2.4.5.4 Kui õhusõiduk kavatses lahkuda lennujuhtimispiirkonnast, et lennata väljaspool lennujuhtimisega õhuruumi, ja siseneda seejärel samasse või teise lennujuhtimispiirkonda, siis võidakse anda luba väljumispunktist kuni esimese lennuväljani, kus on plaanitud maanduda. See luba ja selle muudatused kehtivad ainult selliste lennuetappide kohta, mis toimuvad kontrollitavas õhuruumis.

2.5 Inimeste ja sõidukite liikumise juhtimine lennuväljal

- 2.5.1 Inimeste ja sõidukite, muu hulgas pukseeritavate õhusõidukite liikumist lennuvälja manööverdusalal peab juhtima lähilennujuhtimisüksus, et tagada nende ning õhusõidukite maandumise, ruleerimise või startimise ohutus.
- 2.5.2 Oludes, kus kasutatakse piiratud nähtavuse protseduure,
- tohib lennuvälja manööverdusalal tegutseda vaid hädavajalikul hulgal inimesi ja sõidukeid ning erilist tähelepanu tuleb pöörata nõudele kaitsta instrumentaalmaandumissüsteemide

(ILS) / mikrolaine-maandumissüsteemide (MLS) tundlikke alasid, kui kasutatakse II või III kategooria täppislähenemisprotseduure;

- b) arvestades punkti 2.5.3, määrab sõidukite ja ruleerivate õhusõidukite minimaalse hajutuse aeronavigatsiooniteenuse osutaja ning selle kinnitab pädev asutus, võttes arvesse olemasolevaid seadmeid;
- c) kui samal lennurajal kasutatakse pidevalt korraga II või III kategooria täppislähenemisprotseduure, tuleb ILSi ja MLSi olulisi ja tundlikke alasid seda piiritletumalt kaitsta.

2.5.3 Avariolukorras sõidukile appi suunduvatele päästesõidukitele tuleb anda eesõigus kogu muu maaliikluse suhtes.

2.5.4 Arvestades punkti 2.5.3, peavad manööverdusalal liikuvad sõidukid täitma järgmisi nõudeid:

- a) sõidukid ja õhusõidukeid pukseerivad sõidukid peavad andma teed maanduvatele, startivatele ja ruleerivatele õhusõidukitele;
- b) sõidukid peavad teed andma muudele sõidukitele, mis õhusõidukit pukseerivad;
- c) sõidukid peavad teed andma muudele sõidukitele kooskõlas **lennuliiklusteenindusüksuse** juhistega;
- d) olenemata punktidest a, b ja c peavad sõidukid ja õhusõidukeid pukseerivad sõidukid täitma lähilennujuhtimisüksuse juhiseid.

2.6 Eri-VFR-lennud lähialas

2.6.1 Lennujuhtimisüksuse loa alusel võivad lähialas toimuda eri-VFR-lennud. Välja arvatud juhul, kui pädev asutus annab helikopterile loa sellistel erijuhtudel nagu meditsiinilennud, otsingu- ja päästeoperatsioonid ning tuletõrjeoperatsioonid, tuleb kohaldada järgmisi lisatingimusi:

- a) piloot:
 - i) selgelt väljaspool pilvi, maapind on nähtav;
 - ii) nähtavus lennul on vähemalt 1500 m või helikopterite puhul vähemalt 800 m;
 - iii) indikaatorkiirus kuni 140 sõlme, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks, ja
- b) lennujuhtimisüksus:
 - i) ainult päeval, kui pädev asutus ei ole andnud luba öiseks lennuks;
 - ii) nähtavus maal on vähemalt 1500 m või helikopterite puhul vähemalt 800 m;
 - iii) pilvede kõrgus on vähemalt 180 m (600 jalga).

3. peatükk – lennuinfoteenus

3.1 Kohaldamine

3.1.1 Asjakohased **lennuliiklusteenindusüksused** pakuvad lennuinfoteenust kõikidele õhusõidukitele, keda edastatav teave tõenäoliselt mõjutab ning

- a) kellele osutatakse lennujuhtimisteenust või
- b) kes on muul viisil asjakohastele lennuliiklusteenuseid osutavatele üksustele teada.

- 3.1.2 Lennuinfoteenuse vastuvõtmine ei vabasta õhusõiduki kaptenit mis tahes vastutusest ning õhusõiduki kapten peab tegema kõikide lennuplaani võimalike muudatuste kohta lõpliku otsuse.
- 3.1.3 Kui **lennuliiklusteenindusüksused** pakuvad nii lennuinfoteenust kui ka lennujuhtimisteenust, siis tuleb eelistada lennujuhtimisteenuse osutamist lennuinfoteenuse osutamisele, kui lennujuhtimisteenuse osutamine seda nõuab.

3.2 Lennuinfoteenuse ulatus

3.2.1 Lennuinfoteenus hõlmab järgmise asjakohase teabe edastamist:

- a) SIGMET- ja AIRMET-teave;
 - b) purske-eelset vulkaanilist tegevust, vulkaanipurskeid ja vulkaanilisi tuhapilvi käsitlev teave;
 - c) teave radioaktiivsete materjalide või toksiliste kemikaalide atmosfääri sattumise kohta;
 - d) teave raadionavigatsiooniteenuste kättesaadavuse muutumise kohta;
 - e) teave, mis käsitleb lennuväljade ja nendega seotud rajatiste seisukorra muutusi, muu hulgas teave lennuväljade liiklusalade olukorra kohta juhul, kui seal on lumi, jää või olulise paksusega veekiht;
 - f) teave mehitamata vabalennuõhupallide kohta
- ja muu teave, mis tõenäoliselt ohutust mõjutab.

3.2.2 Lendudele osutav lennuinfoteenus hõlmab lisaks punktis 3.2.1 esitatud teabele ka järgmise teabe edastamist:

- a) teatatud ilmatingimused või ilmaprognos lähte-, siht- ja varulennuväljadel;
- b) õhuruumiklassides C, D, E, F ja G tegutsevate õhusõidukite kokkupõrkeohud;
- c) kui lend toimub vee kohal, siis võimaluse piires ja piloodi nõudel kõik olemasolevad andmed piirkonnas asuvate veesõidukite kohta, nagu nende raadiokutsungid, asukoht, tegelik marsruut, kiirused jne.

3.2.3 VFR-lendudele osutatavad lennuinfoteenused hõlmavad lisaks punktis 3.2.1 esitatud teabele ka sellise olemasoleva teabe edastamist, mis käsitleb lennumarsruudil toimuvat liiklust ja lennumarsruudi ilmastikuolusid, mis tõenäoliselt ei võimalda visuaallennureeglite järgi lennata.

3.3 Lennuvälja automaatinfoteenindus (ATIS)

3.3.1 ATIS-teadete kasutamine päringu/vastuse suunatud andmesides

3.3.1.1 Piloodi nõudel peab asjakohane **lennuliiklusteenindusüksus** edastama asjakohased ATIS-teated.

3.3.1.2 Kui osutatakse kõneteataga lennuvälja automaatinfoteenindust ja/või andmekanaliga lennuvälja automaatinfoteenindust, siis tuleb teha järgmist:

- a) õhusõiduk peab pärast lähenemisel lennujuhtimisteenust pakkuva **lennuliiklusteenindusüksuse**, lähilennujuhtimisüksuse või lennuvälja lennuinfoteenindusega side loomist kinnitama teabe vastuvõtmist ja
- b) asjaomane **lennuliiklusteenindusüksus** peab ATIS-teate vastuvõtmist kinnitavale õhusõidukile vastamise ajal või saabuvate õhusõidukite puhul muul pädeva asutuse kehtestatud ajal teatama õhusõidukile kehtiva õhurõhu.

3.3.1.3 ATIS-teavet, mille vastuvõtmist on asjaomane õhusõiduk kinnitanud, ei pea lisama õhusõidukile suunatud andmesidesse, välja arvatud õhurõhk, mis tuleb edastada punkti 3.3.1.2 kohaselt.

3.3.1.4 Kui õhusõiduk kinnitab aegunud ATISe vastuvõtmist, siis tuleb õhusõidukile viivitamata edastada kõik ajakohastamist vajavad andmed.

3.3.2 Saabuvate ja väljuvate õhusõidukite ATIS-teated

3.3.2.1 Saabumis- ja väljumisteavet sisaldavad ATIS-teated peavad hõlmama järgmisi andmeid alljärgnevas järjestuses:

- a) lennuvälja nimi;
- b) saabumise ja/või väljumise tähis;
- c) lepingu tüüp, kui side toimub D-ATISe kaudu;
- d) kood;
- e) vaatlusaeg, kui see on kohaldatav;
- f) oodatava(te) lähenemis(t)e tüüp (tüübid);
- g) kasutusel olev(ad) lennurada (lennurajad); potentsiaalselt ohtlike õhusõiduki püüdsüsteemide seisukord, kui see on kohaldatav;
- h) lennuraja katte olukord ja, kui see on kohaldatav, siis peamised pidurdustingimused;
- i) ooteviivitus, kui see on kohaldatav;
- j) üleminekutasand, kui see on kohaldatav;
- k) muu oluline operatiivteave;
- l) tuule suund ja kiirus maalähedases õhukihis (sh selle olulised muutused) ja, kui konkreetselt kasutusel oleva lennuraja (lennuradade) lõikudega seotud maalähedase õhukihi tuulekiiruse andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotleavad, siis lennuraja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;
- m) nähtavus ja vajaduse korral nähtavus rajal (RVR); (⁴)
- n) ilm; (*)
- o) pilv madalamal kui 1500 m (5000 jalga) või madalamal kui suurim minimaalne sektorikõrgus merepinnast, olenevalt sellest, kumb on suurem; rünksajupilv; kui taevast on pimenenud, siis võimaluse korral vertikaalne nähtavus; (*)
- p) õhutemperatuur;
- q) kastepunkti temperatuur;
- r) õhurõhk;
- s) kogu olemasolev teave lähenemisasal ja stardijärgse tõusu piirkonnas esinevate oluliste ilmastikunähtuste kohta, muu hulgas tuulenihe ja teave hiljutiste tegevust mõjutavate ilmastikunähtuste kohta;
- t) olemasolu korral ilmaprognoos ja
- u) konkreetsed ATIS-suunised.

3.3.3 Saabuvate õhusõidukite ATIS-teated

⁴ *) Neid andmeid asendab lühend CAVOK, kui vaatluse ajal esinevad korraga järgmised tingimused: a) nähtavus vähemalt 10 km ja madalaimat nähtavust ei ole teatatud; b) tegevust mõjutavad pilved puuduvad ja c) lennuliiklust mõjutavad ilmaolud puuduvad.

3.3.3.1 Saabumisteavet sisaldavad ATIS-teated hõlmavad ainult järgmisi andmeid alljärgnevas järjestuses:

- a) lennualja nimi;
- b) saabumistunnus;
- c) lepingu tüüp, kui side toimub D-ATIS-kaudu;
- d) kood;
- e) vaatlusaeg, kui see on kohaldatav;
- f) oodatava(te) lähenemis(t)e tüüp (tüübid);
- g) peamised maandumisrajad; potentsiaalselt ohtlike õhusõiduki püüdsüsteemide seisukord, kui see on kohaldatav;
- h) lennuraja katte olukord ja, kui see on kohaldatav, siis peamised pidurdustingimused;
- i) ooteviivitus, kui see on kohaldatav;
- j) üleminekutasand, kui see on kohaldatav;
- k) muu oluline operatiivteave;
- l) tuule suund ja kiirus maalähedases õhukihis (sh selle olulised muutused) ja, kui konkreetselt kasutusel oleva lennuraja (lennuradade) lõikudega seotud maalähedase õhukihi tuulekiiruse andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis lennuraja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;
- m) nähtavus ja vajaduse korral nähtavus rajal (RVR); (*)
- n) ilm; (5)
- o) pilv madalamal kui 1500 m (5000 jalga) või madalamal kui suurim minimaalne sektorikõrgus merepinnast, olenevalt sellest, kumb on suurem; rünksajupilv; kui taevas on pimenenud, siis võimaluse korral vertikaalne nähtavus; (*)
- p) õhutemperatuur;
- q) kastepunkti temperatuur;
- r) õhurõhk;
- s) kogu olemasolev teave lähenemispiirkonnas esinevate oluliste ilmastikunähtuste kohta, muu hulgas tuulenihe ja teave hiljutiste tegevust mõjutavate ilmastikunähtuste kohta;
- t) olemasolu korral ilmaprognoos ja
- u) konkreetsed ATIS-suunised.

3.3.4 Väljuvate õhusõidukite ATIS-teated

3.3.4.1 Väljumisteavet sisaldavad ATIS-teated hõlmavad ainult järgmisi andmeid alljärgnevas järjestuses:

- a) lennualja nimi;
- b) väljumistunnus;

⁵ *) Neid andmeid asendab lühend CAVOK, kui vaatluse ajal esinevad korraga järgmised tingimused: a) nähtavus vähemalt 10 km ja madalaimat nähtavust ei ole teatatud; b) tegevust mõjutavad pilved puuduvad ja c) lennuliiklust mõjutavad ilmaolud puuduvad.

- c) lepingu tüüp, kui side toimub D-ATISe kaudu;
- d) kood;
- e) vaatlusaeg, kui see on kohaldatav;
- f) startimiseks kasutatavad lennurajad; potentsiaalselt ohtlike õhusõiduki püüdsüsteemide seisukord, kui see on kohaldatav;
- g) startimiseks kasutatavate lennuradade katte **olukord** ja, kui see on kohaldatav, siis peamised pidurdustingimused;
- h) väljumisviivitus, kui see on kohaldatav;
- i) üleminekutasand, kui see on kohaldatav;
- j) muu oluline operatiivteave;
- k) tuule suund ja kiirus maalähedases õhukihis (sh selle olulised muutused) ja, kui konkreetselt kasutusel oleva lennuraja (lennuradade) lõikudega seotud maalähedase õhukihi tuulekiiruse andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis lennuraja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;
- l) nähtavus ja vajaduse korral nähtavus rajal (RVR); (*)
- m) ilm; (6)
- n) pilv madalamal kui 1500 m (5000 jalga) või madalamal kui suurim minimaalne sektorikõrgus merepinnast, olenevalt sellest, kumb on suurem; rünksajupilv; kui taevas on pimenenud, siis võimaluse korral vertikaalne nähtavus; (*)
- o) õhutemperatuur;
- p) kastepunkti temperatuur;
- q) õhurõhk;
- r) kogu olemasolev teave stardijärgse tõusu piirkonnas esinevate oluliste ilmastikunähtuste kohta, sealhulgas tuulenihe;
- s) olemasolu korral ilma**prognoos** ja
- t) konkreetsed ATIS-suunised.

4. peatükk – häireteenus

4.1 Kohaldamine

4.1.1 **Lennuliiklusteenindusüksused** pakuvad häireteenust

- a) kõikidele õhusõidukitele, millele osutatakse lennujuhtimisteenust;
- b) võimaluse korral kõikidele muudele õhusõidukitele, mis on esitanud oma lennuplaani või on muul viisil lennuliiklusteenuseid osutavale üksustele teada, ja
- c) õhusõidukitele, mille juhtimisse on kindlasti või arvatavalt ebaseaduslikult sekkunud.

⁶ *) Neid andmeid asendab lühend CAVOK, kui vaatluse ajal esinevad korraga järgmised tingimused: a) nähtavus vähemalt 10 km ja madalaimat nähtavust ei ole teatatud; b) tegevust mõjutavad pilved puuduvad ja c) lennuliiklust mõjutavad ilmaolud puuduvad.

4.2 Teave õhusõidukitele, mis asuvad hädaolukorras oleva õhusõiduki läheduses

- 4.2.1 Kui **lennuliiklusteenindusüksus** on tuvastanud mõne hädaolukorras õhusõiduki, siis tuleb selle õhusõiduki läheduses asuvaid teisi õhusõidukeid selle hädaolukorra olemusest võimalikult kiiresti teavitada, välja arvatud punktis 4.2.2 kirjeldatud juhul.
- 4.2.2 Kui **lennuliiklusteenindusüksus** teab või usub, et õhusõiduki juhtimisse on ebaseaduslikult sekkunud, siis ei tohi lennuliiklusteenuste õhk-maa-sides hädaolukorra olemust mainida, välja arvatud juhul, kui seda on juba mainitud asjaomase õhusõidukiga peetud sides ja kui on kindel, et hädaolukorra mainimine ei muuda olukorda tõsisemaks.

5. peatükk – meteoroloogiateenused – ilmavaatlused õhusõidukilt ja ettekanded kõneside vahendusel

5.1 Õhusõidukilt tehtavate ilmavaatluste tüübid

- 5.1.1 Igas lennuetapis tehakse õhusõidukilt järgmisi ilmavaatlusi:
- eriilmavaatlused ja
 - muud erakorralised ilmavaatlused.

5.2 Eriilmavaatlused õhusõidukilt

- 5.2.1 Kõik õhusõidukid peavad teostama eriilmavaatlusi ja tulemustest teatama juhul, kui tuvastatakse või vaadeldakse vähemalt üht järgmist nähtust:
- mõõdukas või tugev turbulents;
 - mõõdukas või tugev jäätumine;
 - tugev orograafiline turbulents;
 - raheta äikesetormid, mis on hämardunud, varjatud, laienenud või pagijoonelised, või
 - rahega äikesetormid, mis on hämardunud, varjatud, laienenud või pagijoonelised, või
 - tugev tolmutorm või tugev liivatorm või
 - vulkaaniline tuhapilv või
 - purske-eelne vulkaaniline tegevus või vulkaanipurse.
- 5.2.2 Pädevad asutused sätestavad vajaduse korral muud tingimused, mille tuvastamisest või vaatlemisest peavad kõik õhusõidukid teatama.

5.3 Muud erakorralised ilmavaatlused õhusõidukilt

- 5.3.1 Kui esineb muid meteoroloogilisi nähtusi, nt tuulenihe, mida ei ole punktis 5.2.1 nimetatud ja mis õhusõiduki kapteni arvates võivad mõjutada ohutust või oluliselt mõjutada õhusõiduki käitamise tõhusust, siis peab õhusõiduki kapten asjakohast **lennuliiklusteenindusüksust** nendest võimalikult kiiresti teavitama.

5.4 Õhusõidukilt tehtud ilmavaatluste tulemuste edastamine kõneside vahendusel

- 5.4.1 Ilmavaatluste tulemused edastatakse vaatluse tegemise ajal või võimalikult kiiresti pärast vaatluse tegemist.

5.4.2 Ilmavaatluste tulemused edastatakse ettekannetena õhusõiduki pardalt ja need peavad vastama 5. liites esitatud tehnilistele nõuetele.

5.5 Õhusõidukite pardalt tehtud ettekannete edastamine

5.5.1 **Lennuliiklusteenindusüksused** edastavad õhusõidukite pardalt tehtud erakorralised ja eriettekanded võimalikult kiiresti

- a) muudele asjaomastele õhusõidukitele;
- b) asjaomasele ilmavaatlusjaamale ja
- c) muudele asjaomastele lennuliiklusteenindusüksustele.

5.5.2 Õhusõidukitele suunatud andmesidet korratakse kindla sagedusega ning kindla aja vältel, mille kehtestab **asjaomane lennuliiklusteenindusüksus**.

4. LIIDE – LENNULIIKLUSTEENUSE ÕHURUUMIKLASSID – OSUTATAVAD TEENUSED JA LENNUNÕUDED

(viide B-osa 1. peatüki punktile 1.2.1)

<i>Klass</i>	<i>Lennuliik</i>	<i>Hajutuse tagamine</i>	<i>Osutatav teenus</i>	<i>Kiirusepiirang (*)</i>	<i>Raadiosidevõimekuse nõue</i>	<i>Pideva kahepoolse õhk-maa kõneside nõue</i>	<i>Nõutav lennujuhtimisüksuse luba</i>
A	Ainult IFR	Kõik õhusõidukid	Lennujuhtimisteenus	Ei kohaldata	Jah	Jah	Jah
B	IFR	Kõik õhusõidukid	Lennujuhtimisteenus	Ei kohaldata	Jah	Jah	Jah
	VFR	Kõik õhusõidukid	Lennujuhtimisteenus	Ei kohaldata	Jah	Jah	Jah
C	IFR	IFR-IFR IFR-VFR	Lennujuhtimisteenus	Ei kohaldata	Jah	Jah	Jah
	VFR	VFR-VFR	1) Lennujuhtimisteenus IFR-lendude hajutamiseks; VFR/VFR liiklusinfo (ja nõudmise korral soovitud liiklusohu vältimiseks)	IAS 250 sõlme madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah	Jah	Jah
D	IFR	IFR-IFR	Lennujuhtimisteenus, VFR-lendude liiklusinfo (ja nõudmise korral soovitud liiklusohu vältimiseks)	IAS 250 sõlme madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah	Jah	Jah

<i>Klass</i>	<i>Lennuliik</i>	<i>Hajutuse tagamine</i>	<i>Osutatav teenus</i>	<i>Kiirusepiirang (*)</i>	<i>Raadiosidevõimekuse nõue</i>	<i>Pideva kahepoolse õhk-maa kõneside nõue</i>	<i>Nõutav lennujuhtimisüksuse luba</i>
	VFR	Puudub	IFR/VFR ja VFR/VFR liiklusinfo (ja nõudmise korral soovitud liiklusohu vältimiseks)	IAS 250 sõlme madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah	Jah	Jah
E	IFR	IFR-IFR	Lennujuhtimisteenus ja võimaluse korral VFR-lendude liiklusinfo	IAS 250 sõlme madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah	Jah	Jah
	VFR	Puudub	Võimaluse korral liiklusinfo	IAS 250 sõlme madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei
F	IFR	IFR-IFR võimaluse korral	Lennuliikluse nõustamisteenus; nõudmise korral lennuinfoteenus	IAS 250 sõlme madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah (***)	Ei (***)	Ei

<i>Klass</i>	<i>Lennuliik</i>	<i>Hajutuse tagamine</i>	<i>Osutatav teenus</i>	<i>Kiirusepiirang (*)</i>	<i>Raadiosidevõimekuse nõue</i>	<i>Pideva kahepoolse õhk-maa kõneside nõue</i>	<i>Nõutav lennujuhtimisüksuse luba</i>
	VFR	Puudub	Nõudmise korral lennuinfoteenus	IAS 250 sõlme madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei
G	IFR	Puudub	Nõudmise korral lennuinfoteenus	IAS 250 sõlme madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah (**)	Ei (**)	Ei
	VFR	Puudub	Nõudmise korral lennuinfoteenus	IAS 250 sõlme madalamal kui 3050 m (10 000 jalga) AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei
(*) Kui üleminekukõrgus on väiksem kui 3050 m (10 000 jalga) merepinnast, tuleb 10 000 jala asemel kasutada tasandit FL 100.							
(**) Piloodid peavad hoidma pidevat õhk-maa kõnesidevalvet ning looma vajaduse korral RMZ-alal kahepoolse side asjakohasel sidekanalil.							
(***) Õhk-maa kõneside on nõustamisteenuses osalevatele lendudele kohustuslik. Piloodid peavad hoidma pidevat õhk-maa kõnesidevalvet ning looma vajaduse korral RMZ-alal kahepoolse side asjakohasel sidekanalil.							

5. LIIDE

AERONAVIGATSIOONITEENUSTE NÕUDED

ÕHUSÕIDUKILT TEHTAVATE ILMAVAATLUSTE JA KÕNESIDE VAHENDUSEL TEHTAVATE ETTEKANNETE TEHNILISED NÕUDED

1. ÕHUSÕIDUKITE PARDALT TEHTAVATE ETTEKANNETE SISU

1.1 ERIETTEKANDED ÕHUSÕIDUKITE PARDALT

1.1.1 Eriettekanded õhusõidukite pardalt koosnevad järgmistest osadest.

Teate tüübitunnus

1. osa (asukohateave)

Õhusõiduki tunnus

Asukoht ehk pikkus- ja laiuskoordinaadid

Kellaaeg

Lennukõrgus või lennukõrguste vahemik

3. osa (meteoroloogiline teave)

Eriettekande esitamise põhjus, mis tuleb valida B-osa 5. peatüki lõikest 5.2.1.

2. TUULENIHKE JA VULKAANILISE TUHAGA SEOTUD ETTEKANNETE ERISÄTTED

2.1 Tuulenihest teatamine

2.1.1 Lennu stardijärgse tõusu ja lähenemise etappidel õhusõidukist tehtud tuulenihest vaatluste ettekandmisel tuleb lisada õhusõiduki tüüp.

2.1.2 Kui stardijärgse tõusu ja lähenemise etapi kohta tehti tuulenihest ettekanne või ilmaproгноos, kuid tuulenihest ei esinenud, siis teavitab õhusõiduki kapten sellest võimalikult kiiresti asjaomast lennuliiklusteenindusüksust, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki kapten teab, et eelmine õhusõiduk on juba asjakohast lennuliiklusteenindusüksust teavitanud.

2.2 Lennujärgne vulkaanilisest tegevusest teavitamine

2.2.1 Pärast lennu saabumist lennuväljale edastab õhusõiduki käitaja või lennumeeskonna liige vulkaanilist tegevust käsitleva täidetud aruande viivitamata lennuvälja meteoroloogiatalitusele või juhul, kui see talitus ei ole saabuvate lendude meeskonnaliikmetele hõlpsasti juurdepääsetav, menetletakse täidetud vormi meteoroloogiasutuse ja õhusõiduki käitaja kohalike kokkulepete kohaselt.

2.2.2 Meteoroloogiatalitusse saabunud täidetud aruanne vulkaanilise tegevuse kohta edastatakse viivitamata ilmavaatlusjaama, kes vastutab täheldatud vulkaanilise aktiivsusega lennuinfoiirkonna ilmavaatluse eest.

Lisa täiendus

Loetelu ühiselt kokkulepitud erinevustest, millest tuleb ICAOd kooskõlas käesoleva määruse artikliga 5 teavitada.

B-OSA

B-osa ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 11. lisa (13. redaktsioon, kuni muudatuseni 47-B (kaasa arvatud)) ja 3. lisa (17. redaktsioon, kuni muudatuseni 75 (kaasa arvatud)) sätestatud rahvusvaheliste standardite vahelised erinevused

<p>Erinevus A11-01 ICAO 11. lisa 2. peatükk</p>	<p>Uus säte. Liidu määruse lõikes 1.5.1.1.2, mis põhineb ICAO 11. lisa lõike 2.24.1.1.1 märkusel, on sätestatud: 1.5.1.1.2 Punktide d ja e nõuded kehtivad ka lennuliiklusteenindusüksustele, keda on teavitatud vastavalt punktile c.</p>
<p>Erinevus A11-02 ICAO 11. lisa 2. peatükk</p>	<p>Uus säte. Liidu määruse lõikes 1.5.1.1.3, mis põhineb ICAO 11. lisa lõikel 2.24.1.1.2 ja lõike 2.24.1.1 märkusel, on sätestatud: 1.5.1.1.3 Kui õhusõiduki asukoht on kindlaks tehtud, peab lennuliiklusteenindusüksus a) teatama õhusõidukile tema asukoha ja nõutavad manöövrid. Kui lennuliiklusteenindusüksus on teadlik õhusõiduki lendu tunnistamise eesmärgil sekkumise võimalusest või muust õhusõidukit ähvardavast ohust, peab ta õhusõidukit viivitamata nõustama ja b) edastama vajaduse korral muudele lennuliiklusteenindusüksustele ja asjaomastele sõjaväeüksustele asjakohast teavet eksinud õhusõiduki kohta ning kõik sellele õhusõidukile edastatud nõuanded.</p>
<p>Erinevus A11-03 ICAO 11. lisa 2. peatükk</p>	<p>Uus säte. Liidu määruse lõikes 1.5.1.3, mis põhineb ICAO 11. lisa lõike 2.23.3 märkusel nr 1 ja lõikel 2.24.1.3, on sätestatud: 1.5.1.3 Eksinud või tundmatu õhusõiduki puhul tuleb arvesse võtta võimalust, et lennuki juhtimisse on sekkunud ebaseaduslikult. Kui lennuliiklusteenindusüksus leiab, et eksinud või tundmatu õhusõiduki juhtimisse on ebaseaduslikult sekkunud, tuleb viivitamata ja kohalike</p>

<p>Erinevus A11-04</p> <p>ICAO 11. lisa 3. peatükk</p>	<p>eeskirjade kohaselt teavitada asjakohast riigi poolt määratud asutust.</p> <p>Uus säte. Liidu määruse lõikes 2.2.2 on sätestatud:</p> <p>2.2.2 Lennujuhtimisüksuste antavad load tagavad hajutuse</p> <ul style="list-style-type: none"> a) kõikide lendude vahel õhuruumiklassides A ja B; b) IFR-lendude vahel õhuruumiklassides C, D ja E; c) IFR-lendude ja VFR-lendude vahel õhuruumiklassis C; d) IFR-lendude ja eri-VFR-lendude vahel; e) eri-VFR-lendude vahel, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on teisiti sätestanud; <p>välja arvatud juhul, kui õhusõiduki piloot seda nõuab ja teise õhusõiduki piloot selle heaks kiidab ja kui pädev asutus seda eespool punktis b loetletud juhtudel õhuruumiklassides D ja E ette näeb, võidakse lennul lubada teataval lennuetapil kõrgusega alla 3050 m (10 000 jalga), tõusmise või laskumise käigus, päevasel ajal ja visuaallennuilmaga säilitada omahajutus.</p>
<p>Erinevus A11-05</p> <p>ICAO 11. lisa 3. peatükk</p>	<p>Liidu määruse lõikes 2.4.4.1 on sätestatud (11. lisa lõikes 3.7.3.1 sisalduvale ICAO standardile on lisatud allajoonitud tekst):</p> <p>2.4.4 Lubade ja lennuohutuse seisukohast olulise teabe tagasilugemine</p> <p>2.4.4.1 Lennumeeskond peab lennujuhtimisüksusele tagasi lugema lennujuhtimisüksuse lubade ja juhiste lennuohutuse seisukohast olulised osad, mis edastatakse suuliselt. Alati tuleb tagasi lugeda järgmised andmed:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) lennujuhtimise marsruudid; ja b) lennuload ja juhised ükskõik millisele lennurajale sisenemiseks, maandumiseks, rajast eemal ootamiseks, raja ületamiseks, rajal ruleerimiseks ja tagasi ruleerimiseks;

<p>Erinevus A11-06 ICAO 11. lisa 3. peatükk</p>	<p>c) kasutusel olev lennurada, õhurõhk, SSR-koodid, hiljuti määratud sidekanalid, lennukõrguse juhised, kursi ja kiiruse juhised ning</p> <p>d) üleminekutasandid, olenemata sellest, kas need on saadud lennujuhilt või ATISe raadiosaatest.</p> <p>Liidu määruse lõikes 2.4.4.1.1 on sätestatud (11. lisa lõikes 3.7.3.1.1 sisalduvale ICAO standardile on lisatud allajoonitud tekst):</p> <p>2.4.4.1.1 Muud load või juhised, sealhulgas tingimustega load ja ruleerimisjuhised, tuleb tagasi lugeda või kinnitada viisil, mis selgesti osutab, et neist on aru saadud ja neid täidetakse.</p> <p>Uus säte. Liidu määruse lõikes 2.6 sätestatakse järgmine:</p>
<p>Erinevus A11-07 ICAO 11. lisa 3. peatükk</p>	<p>2.6 Eri-VFR-lennud lähialas</p> <p>2.6.1 Lennujuhtimisüksuse loa alusel võivad lähialas toimuda eri-VFR-lennud. Välja arvatud juhul, kui pädev asutus annab helikopterile loa eri-VFR-lennuks sellistel erijuhtudel nagu meditsiinilennud, otsingu- ja päästeoperatsioonid ning tuletõrjeoperatsioonid, kohaldatakse järgmisi lisatingimusi:</p> <p>a) piloot:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) selgelt väljaspool pilvi, maapind on nähtav; ii) nähtavus lennul on vähemalt 1500 m või helikopterite puhul vähemalt 800 m; iii) indikaatorikiirus kuni 140 sõlme, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks, ja <p>b) lennujuhtimisüksus:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) ainult päeval, kui pädev asutus ei ole andnud luba öiseks lennuks; ii) nähtavus maal on vähemalt 1500 m või helikopterite puhul vähemalt 800 m; iii) pilvede kõrgus on vähemalt 180 m (600 jalga). <p>Uus säte. Liidu määruse lõikes 3.1.2, mis põhineb ICAO 11. lisa lõike 4.1.1 märkudel, on sätestatud:</p>
<p>Erinevus A11-08 ICAO 11. lisa</p>	<p>3.1.2 Lennuinfoteenuse vastuvõtmine ei vabasta õhusõiduki kaptenit mis</p>

<p>4. peatükk</p> <p>Erinevus A3-01</p> <p>ICAO 3. lisa</p> <p>5. peatükk</p>	<p>tahes vastutusest ning õhusõiduki kapten peab tegema kõikide lennuplaani võimalike muudatuste osas lõpliku otsuse.</p> <p>Uus säte. Liidu määruse lõikes 5.2.2 on sätestatud:</p> <p>5.2.2 Pädevad asutused sätestavad vajaduse korral muud tingimused, mille tuvastamisest või vaatlemisest peavad kõik õhusõidukid teatama.</p>
--	--