

**SL**

**SL**

**SL**



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, ...  
C

Osnutek

**UREDBA KOMISIJE (EU) št. .../...**

**z dne [...]**

**o spremembi Uredbe Komisije (EU) št. .../... o določitvi skupnih pravil zračnega prometa in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi uredb (ES) št. 2096/2005, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010**

*(Besedilo velja za EGP)*

Osnutek

**UREDBA KOMISIJE (EU) št. .../...**

**z dne [...]**

**o spremembi Uredbe Komisije (EU) št. .../... o določitvi skupnih pravil zračnega prometa in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi uredb (ES) št. 2096/2005, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010**

*(Besedilo velja za EGP)*

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba, kakor je bila spremenjena z Uredbo št. 1070/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o spremembi uredb (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (ES) št. 552/2004 z namenom izboljšanja delovanja in trajnosti evropskega letalskega sistema (v nadaljnjem besedilu: okvirna uredba)<sup>(1)</sup>, in zlasti členov 5 in 8 Uredbe,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu, kakor je bila spremenjena z Uredbo št. 1070/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o spremembi uredb (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (ES) št. 552/2004 z namenom izboljšanja delovanja in trajnosti evropskega letalskega sistema (v nadaljnjem besedilu: uredba o zračnem prostoru)<sup>(2)</sup>, in zlasti člena 4 Uredbe,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2009 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba agencije EASA), in zlasti členov 8 in 8b Uredbe ter Priloge Vb k Uredbi –

---

<sup>1</sup> UL L 300, 14.11.2009, str. 34.

<sup>2</sup> UL L 300, 14.11.2009, str. 34.

*Člen 1*

Uredba Komisije (ES) št. .../... se spremeni:

1. V členu 2 se dodajo naslednje opredelitve pojmov:

„opazovanje iz zrakoplova“ pomeni oceno enega ali več meteoroloških elementov, ki se opravi iz zrakoplova med letom;

„informacije AIRMET“ pomeni informacije, ki jih objavi meteorološka opazovalnica v zvezi s pojavom ali predvidenim pojavom nekaterih vremenskih pojavov na ruti, ki lahko vplivajo na varnost operacij zrakoplovov na majhnih višinah in niso bile vključene že v napoved, izdano za lete na majhnih višinah v zadevnem letalskem informacijskem področju ali njegovem podpodročju;

„poročilo iz zrakoplova“ pomeni poročilo, ki se pripravi v zrakoplovu med letom v skladu z zahtevami za poročanje o položaju ter operativno in/ali meteorološko poročanje;

„navodilo kontrole zračnega prometa“ pomeni navodila, ki jih izda kontrola zračnega prometa, s katerimi od pilota zahteva izvedbo nekega ukrepa;

„samodejna letališka informacijska služba (ATIS)“ pomeni samodejno zagotavljanje tekočih, rutinskih informacij zrakoplovom, ki pristajajo ali vzletajo, vseh 24 ur ali ob določenih urah:

a. „samodejna letališka informacijska služba prek podatkovne zveze (D-ATIS)“ pomeni zagotovitev službe ATIS po podatkovni zvezi;

b. „glasovna samodejna letališka informacijska služba (glasovni ATIS)“ pomeni zagotovitev službe ATIS z nenehnim in ponavljajočim se glasovnim oddajanjem;

„omejitev dovoljenja“ pomeni točko, do katere se zrakoplovu izda dovoljenje kontrole zračnega prometa;

„dovoljenje za nadaljevanje poti“ („downstream clearance“) pomeni dovoljenje, ki ga zrakoplovu izda enota kontrole zračnega prometa, ki ni organ, ki trenutno nadzoruje zadevni zrakoplov;

„oblak, pomemben za obratovanje zrakoplovov“ pomeni oblak z višino baze oblaka pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje, ali oblak kumulonimbus ali zelo masiven kumululus na kateri koli višini;

„napoved“ pomeni navedbo o pričakovanih meteoroloških razmerah ob nekem času ali v nekem obdobju ter za neko območje ali predel zračnega prostora;

„območje obvezne uporabe radijske zveze (RMZ)“ pomeni zračni prostor določenih dimenzij, v katerem je obvezno imeti in uporabljati radijsko opremo;

„radionavigacijska služba“ pomeni službo, ki zagotavlja navodila ali podatke o položaju za učinkovito in varno upravljanje zrakoplovov na podlagi enega ali več radionavigacijskih sredstev;

„vidno območje vzletno-pristajalne steze (RVR)“ pomeni oddaljenost, pri kateri pilot zrakoplova na srednji črti vzletno-pristajalne steze lahko vidi površinske oznake na stezi ali luči, ki označujejo stezo ali njeno srednjo črto;

„informacije SIGMET“ pomeni informacije, ki jih izda meteorološka opazovalnica v zvezi s pojavom ali predvidenim pojavom nekih vremenskih pojavov na ruti, ki lahko vplivajo na varnost operacij zrakoplovov;

„zablodeli zrakoplov“ pomeni zrakoplov, ki se je precej oddaljil od načrtovane smeri letenja ali sporoči, da se je izgubil;

„nasvet za izogibanje prometu“ pomeni nasvet, ki ga zagotovi enota služb zračnega prometa, s katerim določi manevre, ki pomagajo pilotu preprečiti trčenje;

„prometne informacije“ pomeni informacije, ki jih izda enota služb zračnega prometa, da opozori pilota na drugi znani ali opaženi zračni promet, ki je lahko blizu položaja ali načrtovane rute leta, ter da mu pomaga preprečiti trčenje;

„točka prenosa kontrole“ pomeni določeno točko na poti leta zrakoplova, na kateri se odgovornost zagotavljanja storitve kontrole zračnega prometa prenese z ene enote ali mesta kontrole na drugo;

„nivo prehoda“ pomeni najnižji nivo letenja, ki je na voljo za uporabo nad nadmorsko višino prehoda;

„območje obvezne uporabe radarskega odzivnika (TMZ)“ pomeni zračni prostor določenih dimenzij, v katerem je obvezno imeti in uporabljati radarske odzivnike za sporočanje tlačne višine;

„neznani zrakoplov“ pomeni zrakoplov, ki je bil opažen ali za katerega je bilo sporočeno, da leti v nekem območju, njegova identiteta pa ni bila ugotovljena.

2. V prilogo k Uredbi Komisije (EU) št. .../... se vstavi del B v skladu s prilogo k tej uredbi.

## Člen 2

1. Ta uredba začne veljati 20. dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Uporablja se od [XX. XX. XX].

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

V Bruslju, [...]

*Za Komisijo*

*[...]*

*Predsednik*

## PRILOGA

### **Del B – Zahteve v zvezi z navigacijskimi službami zračnega prometa**

#### **Poglavje 1 — Službe zračnega prometa**

##### **1.1 Splošno**

###### 1.1.1 Cilji služb zračnega prometa

###### 1.1.1.1 Cilji služb zračnega prometa so:

- a) preprečiti trčenja med zrakoplovi;
- b) preprečiti trčenja med zrakoplovi in ovirami na manevrskem območju;
- c) pospešiti in vzdrževati urejen pretok zračnega prometa;
- d) zagotoviti nasvete in informacije, koristne za varno in učinkovito izvedbo letov;
- e) obvestiti ustrezne organizacije o zrakoplovih, ki potrebujejo pomoč, iskanje ali reševanje, ter po potrebi pomagati tem organizacijam.

###### 1.1.2 Usklajevanje med operaterjem zrakoplova in službami zračnega prometa

1.1.2.1 Enote služb zračnega prometa pri izpolnjevanju svojih ciljev ustrezno upoštevajo zahteve operaterjev zrakoplovov, ki izhajajo iz njihovih obveznosti na podlagi ustreznih predpisov Evropske unije za zračne operacije, in na zahtevo operaterjev zrakoplovov dajo na voljo njim ali njihovim pooblaščenim zastopnikom take razpoložljive informacije, ki njim ali njihovim pooblaščenim zastopnikom omogočijo izvajanje njihovih odgovornosti.

1.1.2.2 Na zahtevo operaterja zrakoplova se sporočila (vključno s poročili o položaju), ki jih prejmejo enote služb zračnega prometa in se nanašajo na upravljanje zrakoplova, za katerega izvaja operativni nadzor navedeni operater zrakoplova, po možnosti takoj dajo na voljo operaterju zrakoplova ali pooblaščenemu zastopniku v skladu z lokalno določenimi postopki.

###### 1.1.3 Točen čas, ki ga sporočijo službe zračnega prometa

1.1.3.1 Preden začnejo zrakoplovi izvajati vožnjo po tleh za vzlet, letališki kontrolni stolpi sporočijo pilotu točen čas, razen če ni bilo dogovorjeno, da se pilota o tem obvesti iz drugih virov. Enote služb zračnega prometa zrakoplovom sporočijo točen čas tudi na zahtevo. Preverjanja točnega časa se zagotovijo na pol minute natančno.

##### **1.2 Razvrstitev zračnih prostorov**

1.2.1 Države članice glede na svoje potrebe določijo zračni prostor v skladu z naslednjo razvrstitvijo zračnega prostora iz Dodatka 4:

*Razred A:* dovoljeni so samo leti IFR. Vsi leti imajo zagotovljeno storitev kontrole zračnega prometa in so ločeni drug od drugega. Za vse lete se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja. Za vse lete je treba pridobiti dovoljenje ATC (kontrole zračnega prometa).

*Razred B:* dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsi leti imajo zagotovljeno storitev kontrole zračnega prometa in so ločeni drug od drugega. Za vse lete se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja. Za vse lete je treba pridobiti dovoljenje ATC.

*Razred C:* dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsi leti imajo zagotovljeno storitev kontrole zračnega prometa, leti IFR so ločeni od drugih letov IFR in od letov VFR. Leti VFR so ločeni od letov

IFR in prejemajo prometne informacije o drugih letih VFR, na zahtevo pa tudi nasvete za izogibanje prometu. Za vse lete se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja. Za lete VFR pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL se uporablja omejitev hitrosti na 250 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS). Za vse lete je treba pridobiti dovoljenje ATC.

*Razred D:* dovoljeni so leti IFR in VFR, vsi leti pa imajo zagotovljeno storitev kontrole zračnega prometa. Leti IFR so ločeni od drugih letov IFR ter prejemajo prometne informacije o drugih letih VFR in na zahtevo nasvete za izogibanje prometu. Leti VFR prejemajo prometne informacije o vseh drugih letih in na zahtevo nasvete za izogibanje prometu. Za vse lete se zahteva neprekinjena zvočna komunikacija zrak–zemlja in za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL se uporablja omejitev hitrosti 250 vozlov IAS. Za vse lete je treba pridobiti dovoljenje ATC.

*Razred E:* dovoljeni so leti IFR in VFR. Leti IFR imajo zagotovljeno storitev kontrole zračnega prometa in so ločeni od drugih letov IFR. Vsi leti po možnosti prejemajo prometne informacije. Za lete IFR se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja. Za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL se uporablja omejitev hitrosti na 250 vozlov IAS. Za vse lete IFR je treba pridobiti dovoljenje ATC. Razred E se ne uporablja za nadzorovana območja.

*Razred F:* dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsi vključeni leti IFR prejmejo nasvete v zvezi z zračnim prometom in vsi leti prejmejo na zahtevo tudi letalske informacije. Za lete IFR, vključene v svetovanje, se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja in vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete IFR, so zmožni vzpostaviti glasovno komunikacijo zrak–zemlja. Za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL se uporablja omejitev hitrosti na 250 vozlov IAS. Dovoljenje ATC se ne zahteva.

*Razred G:* dovoljeni so leti IFR in VFR, ki na zahtevo prejmejo letalske informacije. Vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete IFR, so zmožni vzpostaviti glasovno komunikacijo zrak–zemlja. Za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL se uporablja omejitev hitrosti na 250 vozlov IAS. Dovoljenje ATC se ne zahteva.

- 1.2.2 Izvajanje razreda F se šteje kot začasni ukrep, dokler ga ne bo mogoče nadomestiti z nadomestno razvrstitvijo.

### **1.3 Zahteve za komunikacije in odzivnik sekundarnega nadzornega radarja (SSR)**

#### **1.3.1 Območje obvezne uporabe radijske zveze (RMZ)**

- 1.3.1.1 Vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete VFR v predelih zračnega prostora razredov E, F ali G in lete IFR v predelih zračnega prostora razredov F ali G, ki jih je pristojni organ določil kot območje obvezne uporabe radijske zveze (RMZ), vzdržujejo neprekinjeno opazovanje z glasovno komunikacijo zrak–zemlja in po potrebi vzpostavijo dvosmerno komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu, razen če se upoštevajo druge določbe, ki jih je predpisal pristojni organ prav za navedeni zračni prostor.

- 1.3.1.2 Piloti pred vstopom v območje obvezne uporabe radijske zveze opravijo na ustreznem komunikacijskem kanalu prvi klic, v katerem sporočijo določitev postaje, ki jo kličejo, klicni znak, tip zrakoplova, položaj, nivo, namen leta in druge informacije, ki jih določi pristojni organ.

#### **1.3.2 Območje obvezne uporabe odzivnika (TMZ)**

- 1.3.2.1 Vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete v zračnem prostoru, ki ga je pristojni organ določil kot območje obvezne uporabe odzivnika (TMZ), imajo in uporabljajo odzivnike SSR, ki se lahko uporabljajo v načinih A in C oziroma S, razen če se upoštevajo druge določbe, ki jih je predpisal pristojni organ prav za navedeni zračni prostor.

- 1.3.3 Zračni prostori, ki so bili določeni kot območja z obvezno uporabo radijske zveze in/ali obvezno uporabo odzivnika, se ustrezno objavijo v zbornikih letalskih informacij.

## **1.4 Zagotavljanje storitev zrakoplovom v nevarnosti**

- 1.4.1 Če se za zrakoplov ve ali domneva, da je v nevarnosti, vključno z nezakonitim vmešavanjem, enote služb zračnega prometa zrakoplovu namenijo kar največjo pozornost, zagotovijo pomoč in mu dajo prednost pred drugimi zrakoplovi, kot to zahtevajo okoliščine.
- 1.4.2 Pri nezakonitem vmešavanju ali domnevnem nezakonitem vmešavanju v zrakoplov se enote služb zračnega prometa takoj odzovejo na zahteve zrakoplova. Nadaljujejo oddajanje informacij, pomembnih za varno izvajanje leta, in sprejmejo potrebne ukrepe za pospešeno izvajanje vseh faz leta, zlasti varnega pristanka zrakoplova.
- 1.4.3 Pri nezakonitem vmešavanju ali domnevnem nezakonitem vmešavanju v zrakoplov enote služb zračnega prometa v skladu z lokalno določenimi postopki takoj obvestijo pristojni organ, ki ga imenuje država, in izmenjajo potrebne informacije z operaterjem zrakoplova ali njegovim pooblaščenim zastopnikom.

## **1.5 Nepredvideni dogodki med letom**

### **1.5.1 Zablodeli ali neznani zrakoplov**

1.5.1.1 Enota služb zračnega prometa takoj potem, ko je bila obveščena o zablodelem zrakoplovu, sprejme vse potrebne ukrepe iz točk 1.5.1.1.1 in 1.5.1.1.3 za pomoč zrakoplovu in za zaščito njegovega leta.

1.5.1.1.1 Če položaj zrakoplova ni znan, enota služb zračnega prometa:

- a) poskuša vzpostaviti dvosmerno komunikacijo z zrakoplovom, če ta še ni vzpostavljena;
- b) uporabi vsa razpoložljiva sredstva za določitev njegovega položaja;
- c) obvesti druge enote služb zračnega prometa, na območje katerih je morda zašel ali lahko zaide zrakoplov, ob upoštevanju vseh dejavnikov, ki so lahko vplivali na navigacijo zrakoplova v danih okoliščinah;
- d) v skladu z lokalno določenimi postopki obvesti ustrezne vojaške enote ter jim zagotovi ustrezni načrt leta in druge podatke o zablodelem zrakoplovu;
- e) zahteva od enot iz točk c) in d) ter od drugih zrakoplovov v letu vso pomoč pri vzpostavitvi komunikacije z zrakoplovom in določitvi njegovega položaja.

1.5.1.1.2 Zahteve iz točk d) in e) se uporabljajo tudi za enote služb zračnega prometa, ki so bile obveščene v skladu s točko c).

1.5.1.1.3 Po določitvi položaja zrakoplova enota služb zračnega prometa:

- a) obvesti zrakoplov o njegovem položaju in popravnem ukrepu, ki ga mora izvesti. To obvestilo se sporoči takoj, ko ATS ugotovi, da obstaja možnost prestrežanja ali druga oblika ogrožanja varnosti zrakoplova, in
- b) po potrebi posreduje drugim enotam služb zračnega prometa in ustreznim vojaškim enotam ustrezne informacije o zablodelem zrakoplovu ter vse nasvete, zagotovljene navedenemu zrakoplovu.

1.5.1.2 Ko enota služb zračnega prometa na svojem območju odkrije neznan zrakoplov, takoj skuša ugotoviti identiteto zrakoplova, če je to potrebno za izvajanje služb zračnega prometa ali če to zahtevajo pristojni vojaški organi v skladu z lokalno določenimi postopki. Enota služb zračnega prometa v ta namen sprejme tiste od naslednjih ukrepov, ki so v skladu z okoliščinami:

- a) poskuša vzpostaviti dvosmerno komunikacijo z zrakoplovom;



- b) pri drugih enotah služb zračnega prometa na letalskem informativnem območju se pozanima o letu in jih zaprosi za pomoč pri vzpostavitvi dvosmerne komunikacije z zrakoplovom;
  - c) pri enotah služb zračnega prometa, ki zagotavljajo storitve na sosednjih letalskih informativnih območjih, se pozanima o letu in jih zaprosi za pomoč pri vzpostavitvi dvosmerne komunikacije z zrakoplovom;
  - d) poskuša dobiti informacije pri drugih zrakoplovih na območju.
- 1.5.1.2.1 Enota služb zračnega prometa po potrebi takoj po določitvi identitete zrakoplova obvesti pristojno vojaško enoto.
- 1.5.1.3 Pri zablodelem zrakoplovu ali neznanem zrakoplovu se upošteva možnost, da je zrakoplov predmet nezakonitega vmešavanja. Če enota služb zračnega prometa meni, da je lahko zablodeli zrakoplov ali neznan zrakoplov predmet nezakonitega vmešavanja, o tem takoj obvesti pristojni organ, ki ga imenuje država, v skladu z lokalno določenimi postopki.
- 1.5.2 Prestrežanje civilnih zrakoplovov
- 1.5.2.1 Ko je enota služb zračnega prometa obveščena, da je bil na njenem območju odgovornosti prestrežen zrakoplov, takoj sprejme tiste od naslednjih ukrepov, ki so v skladu z okoliščinami:
- a) poskuša vzpostaviti dvosmerno komunikacijo s prestreženim zrakoplovom z vsemi razpoložljivimi sredstvi, vključno z radijsko frekvenco 121,5 MHz za pomoč v sili, če taka komunikacija še ni vzpostavljena;
  - b) obvesti pilota prestreženega zrakoplova o prestrežanju;
  - c) vzpostavi stik s prestrezno kontrolno enoto, ki vzdržuje dvosmerno komunikacijo z zrakoplovom prestreznikom, in ji zagotovi razpoložljive informacije o zrakoplovu;
  - d) po potrebi posreduje sporočila med zrakoplovom prestreznikom ali prestrezno kontrolno enoto in prestreženim zrakoplovom;
  - e) v tesnem sodelovanju s prestrezno kontrolno enoto sprejme vse potrebne ukrepe za zagotovitev varnosti prestreženega zrakoplova;
  - f) obvesti enote služb zračnega prometa, ki zagotavljajo storitve v sosednjih letalskih informativnih območjih, če menijo, da se je zrakoplov oddaljil od načrtovane smeri v navedenih letalskih informativnih območjih.
- 1.5.2.2 Ko je enota služb zračnega prometa obveščena, da je bil zunaj njenega območja odgovornosti prestrežen zrakoplov, sprejme tiste od naslednjih ukrepov, ki so v skladu z okoliščinami:
- a) obvesti enoto služb zračnega prometa, ki zagotavlja storitve v zračnem prostoru, v katerem se izvaja prestrežanje, in ji zagotovi razpoložljive informacije za pomoč pri identifikaciji zrakoplova ter jo zaprosi, naj ukrepa v skladu s točko 1.5.2.1;
  - b) posreduje sporočila med prestreženim zrakoplovom in pristojno enoto služb zračnega prometa, prestrezno kontrolno enoto ali zrakoplovom prestreznikom.

## **Poglavje 2 — Storitve kontrole zračnega prometa**

### **2.1 Uporaba**

2.1.1 Storitve kontrole zračnega prometa se zagotovi za:

- a) vse lete IFR v zračnem prostoru razredov A, B, C, D in E;
- b) vse lete VFR v zračnem prostoru razredov B, C in D;

- c) vse posebne lete VFR;
- d) ves letališki promet na nadzorovanih letališčih.

## **2.2 Izvajanje storitve kontrole zračnega prometa**

### **2.2.1 Za izvajanje storitve kontrole zračnega prometa:**

- a) se enoti služb zračnega prometa zagotovijo informacije o načrtovanih premikih posameznih zrakoplovov ali njihovih različicah ter tekoče informacije o dejanskih premikih posameznih zrakoplovov;
- b) enota služb zračnega prometa iz prejetih informacij določi relativne položaje znanih zrakoplovov glede na posamezni zrakoplov;
- c) izda dovoljenja in informacije za preprečitev trčenja med zrakoplovi pod njenim nadzorom ter za pospešitev in vzdrževanje urejenega pretoka zračnega prometa;
- d) po potrebi uskladi dovoljenja z drugimi enotami:
  - 1) če bi bil zrakoplov drugače lahko v navzkrižju s prometom, ki poteka pod nadzorom takih drugih enot;
  - 2) pred prenosom nadzora nad zrakoplovom na take druge enote.

### **2.2.2 V dovoljenjih, ki jih izdajo enote kontrole zračnega prometa, je določeno razdvajanje:**

- a) med vsemi leti v zračnem prostoru razredov A in B;
- b) med leti IFR v zračnem prostoru razredov C, D in E;
- c) med leti IFR in VFR v zračnem prostoru razreda C;
- d) med leti IFR in posebnimi leti VFR;
- e) med posebnimi leti VFR, razen če pristojni organ določi drugače;

le da se lahko v primerih iz točke b) podnevi v vizualnih meteoroloških razmerah v zračnem prostoru razredov D in E, če za to zaprosi pilot zrakoplova, če se strinja pilot drugega zrakoplova in če je tako določil pristojni organ, let dovoli na podlagi ohranjanja svojega razdvajanja za poseben del leta pod 3 050 m (10 000 čevljev) med vzpenjanjem ali spuščanjem.

### **2.2.3 Razen v primerih, ko se v bližini letališč lahko uporabi zmanjšanje minimalnega razdvajanja, enota kontrole zračnega prometa zagotovi razdvajanje najmanj na enega od naslednjih načinov:**

- a) z vertikalnim razdvajanjem, ki se zagotovi z določitvijo različnih nivojev križarjenja, ki se izberejo iz preglednice nivojev križarjenja iz Dodatka 2 k prilogi k tej uredbi, razen da se korelacija nivojev, na katerih je treba leteti, iz dodatka ne uporablja, če je navedeno drugače v ustreznih letalskih informativnih zbornikih ali dovoljenjih kontrole zračnega prometa. Minimalno vertikalno razdvajanje znaša nominalno 300 m (1 000 čevljev) do vključno FL 410 in nominalno 600 m (2 000 čevljev) nad navedenim nivojem;
- b) s horizontalnim razdvajanjem, ki se zagotovi z:
  - 1) vzdolžnim razdvajanjem z zagotavljanjem intervala med zrakoplovi, ki letijo v isti ali nasprotni smeri ali v smereh, ki se stikajo, izraženega v času ali oddaljenosti, ali
  - 2) bočnim razdvajanjem z usmerjanjem zrakoplovov po različnih rutah ali v različnih geografskih območjih.

## **2.3 Minimalna razdvajanja**

- 2.3.1 Minimalna razdvajanja za uporabo v nekem predelu zračnega prostora določi izvajalec navigacijske službe zračnega prometa (ANSP), pristojen za zagotavljanje služb zračnega prometa, ki ga odobri zadevni pristojni organ.
- 2.3.2 Za promet, ki prehaja iz enega zračnega prostora v drugi sosednji zračni prostor, in za rute, ki so bliže skupni meji sosednjih zračnih prostorov kot minimalna razdvajanja, ki se uporabljajo v zadevnih okoliščinah, se minimalna razdvajanja določijo s posvetovanjem med izvajalci ANSP, pristojnimi za izvajanje služb zračnega prometa v sosednjem zračnem prostoru.
- 2.3.3 O podrobnostih v zvezi z določenimi minimalnimi razdvajaji in njihovimi področji uporabe se obvestijo:
- a) zadevne enote služb zračnega prometa ter
  - b) piloti in operaterji zrakoplovov z letalskimi informativnimi zborniki, če razdvajanje temelji na določenih navigacijskih sredstvih ali navigacijskih tehnikah, ki jih uporabljajo zrakoplovi.

## **2.4 Dovoljenja kontrole zračnega prometa**

- 2.4.1 Dovoljenja kontrole zračnega prometa temeljijo izključno na zahtevah za izvajanje storitve kontrole zračnega prometa.
- 2.4.2 Vsebina dovoljenj
- 2.4.2.1 V dovoljenju kontrole zračnega prometa se navedejo:
- a) identifikacija zrakoplova, kot je razvidna v načrtu leta;
  - b) omejitve dovoljenja;
  - c) ruta leta,
  - d) nivo(je) leta za celotno ruto ali njen del ter po potrebi spremembe nivojev;
  - e) vsa potrebna navodila ali informacije o drugih zadevah, kot so priletni in odletni manevri, komunikacije in datum poteka dovoljenja.
- 2.4.3 Dovoljenja za transonični let
- 2.4.3.1 Dovoljenje kontrole zračnega prometa za transonično fazo pospeševanja nadzvočnega leta velja najmanj do konca navedene faze.
- 2.4.3.2 Dovoljenje kontrole zračnega prometa za zmanjšanje hitrosti in spust zrakoplova iz nadzvočnega križarjenja v podzvočni let poskuša zagotoviti neprekinjeno spuščanje med transonično fazo.
- 2.4.4 Ponovitev dovoljenj in varnostnih informacij
- 2.4.4.1 Letalska posadka kontrolorju zračnega prometa ponovi dele dovoljenj in navodil ATC v zvezi z varnostjo, ki se posredujejo glasovno. Vedno se ponovijo:
- a) rutna dovoljenja ATC;
  - b) dovoljenja in navodila za vstop, pristanek na vzletno-pristajalni stezi, vzlet z nje, kratko čakanje, prečkanje, vožnjo po tleh in povratno vožnjo na kateri koli vzletno-pristajalni stezi ter
  - c) vzletno-pristajalna steza v uporabi, nastavitve višinomerov, oznake SSR, na novo dodeljeni komunikacijski kanali, navodila za nivoje, navodila za kurz in hitrost ter
  - d) nivoje prehoda, če jih izda kontrolor ali so vključeni v oddajanje informacij ATIS.

- 2.4.4.1.1 Druga dovoljenja ali navodila, vključno s pogojnimi dovoljenji in navodili za vožnjo po tleh, se ponovijo ali potrdijo tako, da se jasno pokaže, da so se razumela in se bodo upoštevala.
- 2.4.4.1.2 Kontrolor posluša ponovitev, da preveri, ali je letalska posadka pravilno potrdila prejem dovoljenja ali navodila, in takoj izvede ukrepe za odpravo neskladij, razkritih med ponovitvijo.
- 2.4.4.2 Glasovna ponovitev sporočil CPDLC se ne zahteva, razen če tako določi izvajalec ANSP.
- 2.4.5 Uskladitev dovoljenj
- 2.4.5.1 Dovoljenje kontrole zračnega prometa se uskladi z drugimi enotami kontrole zračnega prometa, da se zajame celotna ruta ali neki del rute zrakoplova v skladu z določbami 2.4.5.1.1 do 2.4.5.4.
- 2.4.5.1.1 Zrakoplov dobi dovoljenje za celotno ruto do letališča prvega načrtovanega pristanka:
- a) če je bilo pred odhodom mogoče uskladiti dovoljenje med vsemi enotami, ki bodo nadzorovale zrakoplov, ali
  - b) če obstaja razumno zagotovilo za predhodno uskladitev med navedenimi enotami, ki bodo nato nadzorovale zrakoplov.
- 2.4.5.2 Če uskladitev iz točke 2.4.5.1.1 ni bila dosežena ali ni predvidena, zrakoplov dobi dovoljenje samo do točke, do katere je uskladitev razumno zagotovljena; preden ali ko zrakoplov doseže tako točko, prejme nadaljnje dovoljenje z ustreznimi navodili.
- 2.4.5.2.1 Če tako določi enota ATS, zrakoplov za pridobitev dovoljenja za nadaljevanje poti vzpostavi zvezo z naslednjo enoto kontrole zračnega prometa pred točko prenosa kontrole.
- 2.4.5.2.1.1 Zrakoplov med pridobivanjem dovoljenja za nadaljevanje poti vzdržuje potrebno dvosmerno komunikacijo s trenutno enoto kontrole zračnega prometa.
- 2.4.5.2.1.2 Dovoljenje, izdano kot dovoljenje za nadaljevanje poti, je za pilota kot tako jasno prepoznavno.
- 2.4.5.2.1.3 Dovoljenja za nadaljevanje poti ne vplivajo na prvotni profil leta v nobenem zračnem prostoru, le v zračnem prostoru enote kontrole zračnega prometa, pristojne za izdajo dovoljenja za nadaljevanje poti, razen če niso bila usklajena.
- 2.4.5.3 Če namerava zrakoplov vzleteti z letališča v nadzorovanem območju, da bi vstopil v drugo nadzorovano območje v obdobju tridesetih minut ali v takem drugem določenem obdobju, o katerem je bilo dogovorjeno z zadevnimi centri območne kontrole, se uskladitev z naslednjim centrom območne kontrole izvede pred izdajo odletnega dovoljenja.
- 2.4.5.4 Če namerava zrakoplov zapustiti nadzorovano območje zaradi letenja zunaj nadzorovanega zračnega prostora in bo nato ponovno vstopil v isto ali drugo nadzorovano območje, se lahko izda dovoljenje od točke odhoda do letališča prvega načrtovanega pristanka. Taka dovoljenja ali njihove spremembe se uporabljajo samo za tiste dele leta, ki se izvajajo v nadzorovanem zračnem prostoru.

## **2.5 Nadzor nad osebami in vozili na letališčih**

- 2.5.1 Gibanje oseb ali vozil, vključno z vlečenimi zrakoplovi, na manevrskem prostoru letališča po potrebi nadzoruje letališki kontrolni stolp, da se prepreči nevarnost zanje ali za zrakoplove, ki pristajajo, vozijo po tleh ali vzletajo.
- 2.5.2 V razmerah, ko se uporabljajo postopki pri zmanjšani vidljivosti:
- a) se gibanje oseb in vozil, ki delujejo na manevrskem prostoru letališča, omeji na minimalno potrebno, posebna pozornost pa se nameni zahtevam za zavarovanje površine(površin), občutljive(ih) za sistem ILS/MLS, ko se izvajajo natančne instrumentalne operacije kategorij II ali III;

- b) izvajalec ANSP ob upoštevanju razpoložljivih sredstev v skladu z določbami 2.5.3 določi minimalno razdvajanje med vozili in zrakoplovi, ki vozijo po tleh, to pa potrdi pristojni organ;
  - c) če se na isti vzletno-pristajalni stezi nenehno izvajajo mešane natančne instrumentalne operacije ILS in MLS kategorij II ali III, se bolj restriktivna območja, ključna in občutljiva za sistem ILS ali MLS, zavarujejo.
- 2.5.3 Intervencijskim vozilom za pomoč zrakoplovom v nevarnosti se zagotovi prednost pred vsem drugim prometom na površini.
- 2.5.4 V skladu z določbami 2.5.3 morajo vozila na manevrskem prostoru upoštevati naslednja pravila:
- a) vozila in vozila, ki vlečejo zrakoplov, dajo prednost zrakoplovom, ki pristajajo, vzletajo ali vozijo po tleh;
  - b) vozila dajo prednost drugim vozilom, ki vlečejo zrakoplov;
  - c) vozila dajo prednost drugim vozilom v skladu z navodili enote služb zračnega prometa;
  - d) brez poseganja v določbe iz točk a), b) in c) vozila in vozila, ki vlečejo zrakoplov, upoštevajo navodila, ki jih izda letališki kontrolni stolp.

## **2.6 Posebni leti VFR v nadzorovanih območjih**

- 2.6.1 Izvajanje posebnih letov VFR se lahko v nadzorovanem območju dovoli na podlagi dovoljenja ATC. Razen v posebnih primerih, ki jih odobri pristojni organ za helikopterje v posebnih primerih, kot so zdravstveni leti, iskalne in reševalne operacije ter gašenje požarov, se uporabljajo naslednji dodatni pogoji:
- a) ki jih upošteva pilot:
    - i) brez oblakov in v vidnem dosegu površine;
    - ii) vidljivost iz pilotske kabine je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;
    - iii) pri hitrosti največ 140 vozlov IAS, da se ustrezno omogoči pravočasno zaznavanje drugega prometa ali ovir, da se prepreči trčenje, in
  - b) ki jih upošteva ATC:
    - i) samo podnevi, razen če pristojni organ dovoli drugače;
    - ii) vidljivost pri tleh je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;
    - iii) baza oblakov je na višini najmanj 180 m (600 čevljev).

## **Poglavje 3 — Letalske informacije**

### **3.1 Uporaba**

- 3.1.1 Letalske informacije zagotavljajo ustrezne enote služb zračnega prometa vsem zrakoplovom, na katere bi te informacije lahko vplivale in ki se:
- a) zagotovijo s storitvijo kontrole zračnega prometa ali
  - b) jih drugače izvejo ustrezne enote služb zračnega prometa.
- 3.1.2 Prejem letalskih informacij vodje zrakoplova ne razreši odgovornosti in vodja zrakoplova sprejme končno odločitev v zvezi s predlagano spremembo načrta leta.

3.1.3 Če enote zračnega prometa zagotavljajo letalske informacije in storitev kontrole zračnega prometa, ima zagotavljanje storitve kontrole zračnega prometa prednost pred zagotavljanjem letalskih informacij, če zagotavljanje storitve kontrole zračnega prometa tako zahteva.

## **3.2 Obseg letalskih informacij**

3.2.1 Letalske informacije vključujejo zagotavljanje ustreznih:

- a) informacij SIGMET in AIRMET;
- b) informacij o dejavnosti vulkanov pred izbruhom, izbruhih vulkanov in oblakih vulkanskega pepela;
- c) informacije o sproščanju radioaktivnih snovi ali strupenih kemikalij v ozračje;
- d) informacije o spremembah glede razpoložljivosti radionavigacijskih storitev;
- e) informacije o spremembah glede razmer na letališčih in v pripadajočih objektih, vključno z informacijami o stanju na letaliških manevrskih površinah, če je na njih sneg, led ali precej globoka voda;
- f) informacije o prostih balonih brez posadke;

in vse druge informacije, ki lahko vplivajo na varnost.

3.2.2 Letalske informacije, ki se zagotovijo za lete, vključujejo poleg informacij iz točke 3.2.1 tudi zagotavljanje informacij o:

- a) vremenskih razmerah, sporočenih ali napovedanih za odhodna, namembna in nadomestna letališča;
- b) nevarnosti trčenja za zrakoplove v razredih C, D, E, F in G zračnega prostora;
- c) za let nad vodnimi površinami, če je izvedljivo in če zahteva pilot, vse razpoložljive informacije, kot so radijski klicni znak, položaj, dejanska smer, hitrost itd. površinskih plovil na območju.

3.2.3 Letalske informacije za lete VFR vključujejo poleg informacij iz točke 3.2.1 zagotavljanje razpoložljivih informacij v zvezi s prometnimi in vremenskimi razmerami na ruti leta, ki lahko onemogočijo letenje po pravilih vizualnega letenja.

## **3.3 Samodejna letališka informacijska služba (ATIS)**

3.3.1 Uporaba sporočil ATIS pri usmerjenem prenosu vprašanj/odgovorov

3.3.1.1 Pristojna enota služb zračnega prometa na zahtevo pilota posreduje ustrezno(a) sporočilo(a) ATIS.

3.3.1.2 Če sta zagotovljena glasovni in/ali D-ATIS:

- a) zrakoplov potrdi prejem informacije po vzpostavitvi komunikacije z enoto ATS, ki zagotavlja storitev priletne kontrole, letališkimi kontrolnim stolpom ali letališko letalsko informacijsko službo (AFIS), kot je ustrezno, in
- b) pristojna enota služb zračnega prometa v odgovoru zrakoplovu, ki je potrdil prejem sporočila ATIS, ali pri zrakoplovu, ki pristaja, takrat, kot določi pristojni organ, zrakoplovu zagotovi trenutno nastavitve višinomera.

3.3.1.3 Informacije, ki jih vsebuje trenutni ATIS, katerih prejem je potrdil zadevni zrakoplov, je treba vključiti v usmerjeni prenos informacij zrakoplovu, razen nastavitve višinomera, ki se zagotovi v skladu s točko 3.3.1.2.

- 3.3.1.4 Če zrakoplov potrdi prejem informacij ATIS, ki niso več veljavne, je treba zrakoplovu takoj sporočiti vse informacije, ki jih je treba posodobiti.
- 3.3.2 ATIS za zrakoplove, ki pristajajo in vzletajo
- 3.3.2.1 Sporočila ATIS, ki vsebujejo informacije za pristanek in vzlet, vključujejo naslednje informacije v navedenem vrstnem redu:
- a) ime letališča;
  - b) informacije o prihodih in/ali odhodih;
  - c) vrsto pogodbe, če poteka komunikacija prek podatkovne zveze D-ATIS;
  - d) označevalnik;
  - e) po potrebi čas opazovanja;
  - f) vrsto predvidenega(ih) prileta(ov);
  - g) vzletno-pristajalno(e) stezo(e) v uporabi, stanje zadrževalnega sistema, ki pomeni potencialno nevarnost, če obstaja;
  - h) pomembne razmere na površini vzletno-pristajalne steze in po potrebi zaviralni učinek;
  - i) po potrebi zamudo zaradi čakanja;
  - j) po potrebi nivo prehoda;
  - k) druge pomembne operativne informacije;
  - l) smer in hitrost vetra na površini, vključno s pomembnimi odstopanji, če so na voljo površinski vetrni senzorji za zadevne odseke vzletno-pristajalne(ih) steze (stez) v uporabi in če te informacije zahtevajo operaterji zrakoplovov, ter navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katera se informacije nanašajo;
  - m) vidljivost in po potrebi RVR;<sup>3)</sup>;
  - n) trenutne vremenske razmere;<sup>(\*)</sup>
  - o) oblak pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje, kumulonimbus, če je nebo zakrito, vertikalno vidljivost, če je na voljo;<sup>(\*)</sup>
  - p) temperaturo zraka;
  - q) temperaturo rosišča;
  - r) nastavitev(tve) višinomera(ov);
  - s) vse razpoložljive informacije o pomembnih vremenskih pojavih na območjih prileta in začetnega vzpenjanja, vključno s strižnim vetrom, ter informacije o najnovejših vremenskih razmerah, pomembnih za obratovanje zrakoplovov;
  - t) napoved trenda, če je na voljo, in
  - u) posebna navodila ATIS.
- 3.3.3 ATIS za zrakoplove, ki pristajajo
- 3.3.3.1 Sporočila ATIS, ki vsebujejo samo informacije za pristanek, vključujejo naslednje informacije v navedenem vrstnem redu:

---

<sup>3</sup> \*) Navedene informacije se nadomestijo z izrazom „CAVOK“, če se med opazovanjem sočasno pojavijo naslednje razmere: a) vidljivost 10 km ali več in najmanjša vidljivost ni poročana, b) brez oblakov, pomembnih za obratovanje zrakoplovov, in c) brez vremenskih pojavov, pomembnih za letalstvo.

- a) ime letališča;
- b) informacije o prihodih;
- c) vrsto pogodbe, če poteka komunikacija prek podatkovne zveze D-ATIS;
- d) označevalnik;
- e) po potrebi čas opazovanja;
- f) vrsto predvidenega(ih) prileta(ov);
- g) glavno pristajalno(e) stezo(e); stanje zadrževalnega sistema, ki pomeni potencialno nevarnost, če obstaja;
- h) pomembne razmere na površini vzletno-pristajalne steze in po potrebi zaviralni učinek;
- i) po potrebi zamudo zaradi čakanja;
- j) po potrebi nivo prehoda;
- k) druge pomembne operativne informacije;
- l) smer in hitrost vetra na površini, vključno s pomembnimi odstopanji, če so na voljo površinski vetrni senzorji za zadevne odseke vzletno-pristajalne(ih) steze (stez) v uporabi in če te informacije zahtevajo operaterji zrakoplovov, ter navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katera se informacije nanašajo;
- m) vidljivost in po potrebi RVR;(\*)
- n) trenutne vremenske razmere;(4)
- o) oblak pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje, kumulonimbus, če je nebo zakrito, vertikalno vidljivost, če je na voljo;(\*)
- p) temperaturo zraka;
- q) temperaturo rosišča;
- r) nastavitev(tve) višinomera(ov);
- s) vse razpoložljive informacije o pomembnih vremenskih pojavih na območju prileta, vključno s strižnim vetrom, ter informacije o najnovejših vremenskih razmerah, pomembnih za obratovanje zrakoplovov;
- t) napoved trenda, če je na voljo, in
- u) posebna navodila ATIS.

### 3.3.4 ATIS za zrakoplove, ki vzletajo

#### 3.3.4.1 Sporočila ATIS, ki vsebujejo samo informacije za vzlet, vključujejo naslednje informacije v navedenem vrstnem redu:

- a) ime letališča;
- b) informacije o odhodih;
- c) vrsto pogodbe, če poteka komunikacija prek podatkovne zveze D-ATIS;
- d) označevalnik;
- e) po potrebi čas opazovanja;

---

<sup>4</sup> \*) Navedene informacije se nadomestijo z izrazom „CAVOK“, če se med opazovanjem sočasno pojavijo naslednje razmere: vidljivost 10 km ali več, najmanjša vidljivost ni poročana; b) brez oblakov, pomembnih za obratovanje zrakoplovov; c) brez vremenskih pojavov, pomembnih za letalstvo.



- f) predvideno(e) vzletno-pristajalno(e) stezo(e) za vzlet, stanje zadrževalnega sistema, ki pomeni potencialno nevarnost, če obstaja;
- g) pomembne razmere na površini vzletno-pristajalne(ih) steze(stez), predvidene(ih) za vzlet, in po potrebi zaviralni učinek;
- h) po potrebi zamudo pri vzletu;
- i) po potrebi nivo prehoda;
- j) druge pomembne operativne informacije;
- k) smer in hitrost vetra na površini, vključno s pomembnimi odstopanji, če so na voljo površinski vetrni senzorji za zadevne odseke vzletno-pristajalne(ih) steze (stez) v uporabi in če te informacije zahtevajo operaterji zrakoplovov, ter navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katera se informacije nanašajo;
- l) vidljivost in po potrebi RVR;(\*)
- m) trenutne vremenske razmere;(5)
- n) oblak pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje, kumulonimbus, če je nebo zakrito, vertikalno vidljivost, če je na voljo;(\*)
- o) temperaturo zraka;
- p) temperaturo rosišča;
- q) nastavitev(tve) višinomera(ov);
- r) vse razpoložljive informacije o pomembnih meteoroloških pojavih na območju začetnega vzpenjanja, vključno s strižnim vetrom;
- s) napoved trenda, če je na voljo, in
- t) posebna navodila ATIS.

## **Poglavje 4 — Alarmna služba**

### **4.1 Uporaba**

#### 4.1.1 Alarmno službo zagotovijo enote služb zračnega prometa:

- a) za vse zrakoplove, ki se jim zagotovi storitev kontrole zračnega prometa;
- b) po možnosti vsem drugim zrakoplovom, ki so predložili načrt leta ali se kako drugače predstavili službam zračnega prometa, in
- c) vsem zrakoplovom, za katere se ve ali domneva, da so predmet nezakonitega vmešavanja.

### **4.2 Informacije za zrakoplove, ki so v bližini zrakoplova v nevarnosti**

4.2.1 Če enota služb zračnega prometa ugotovi, da je zrakoplov v nevarnosti, o vrsti nevarnosti čim prej obvesti druge zrakoplove, za katere ve, da so v bližini zadevnega zrakoplova, razen kot je določeno v točki 4.2.2.

4.2.2 Če enota služb zračnega prometa ve ali domneva, da je zrakoplov predmet nezakonitega vmešavanja, se v sporočilih ATS zrak–zemlja ne navede vrsta nevarnosti, razen če ni bila že prej

---

<sup>5</sup> \*) Navedene informacije se nadomestijo z izrazom „CAVOK“, če se med opazovanjem sočasno pojavijo naslednje razmere: vidljivost 10 km ali več in najmanjša vidljivost ni poročana, b) brez oblakov, pomembnih za obratovanje zrakoplovov, in c) brez vremenskih pojavov, pomembnih za letalstvo.

navedena v sporočilih iz zadevnega zrakoplova in če taka navedba zagotovo ne bo poslabšala razmer.

## **Poglavje 5 — Storitve v zvezi z vremenskimi podatki — Opazovanja iz zrakoplova in poročila z glasovno komunikacijo**

### **5.1 Vrste opazovanj iz zrakoplova**

5.1.1 Med vsemi fazami leta se izvajajo naslednja opazovanja iz zrakoplova:

- a) posebna opazovanja iz zrakoplova in
- b) druga nerutinska opazovanja iz zrakoplova.

### **5.2 Posebna opazovanja iz zrakoplova**

5.2.1 Posebna opazovanja izvajajo in o njih poročajo vsi zrakoplovi, ki naletijo na te naslednje razmere ali jih opazijo:

- a) zmerno ali hudo turbulenco, ali
- b) zmerno ali hudo zaledenitev, ali
- c) močan zavetrni val, ali
- d) nevihte, brez toče, ki so zatemnjene, znotraj oblakov, obsežne ali v nevihtnih pasovih, ali
- e) nevihte, s točo, ki so zatemnjene, znotraj oblakov, obsežne ali v nevihtnih pasovih, ali
- f) močan prašni vihar ali močan peščeni vihar, ali
- g) oblak vulkanskega pepela, ali
- h) dejavnost vulkana pred izbruhom ali izbruh vulkana.

5.2.2 Pristojni organi po potrebi določijo druge razmere, o katerih morajo poročati vsi zrakoplovi, če naletijo nanje ali jih opazijo.

### **5.3 Druga nerutinska opazovanja iz zrakoplova**

5.3.1 O drugih vremenskih razmerah, ki niso našteve v točki 5.2.1, na primer v primeru strižnega vetra, ki po mnenju vodje zrakoplova lahko vplivajo na varnost ali močno zmanjšajo učinkovitost drugih operacij zrakoplova, vodja zrakoplova čim prej obvesti pristojne službe zračnega prometa.

### **5.4 Poročanje o opazovanju iz zrakoplova z glasovno komunikacijo**

5.4.1 Opazovanja iz zrakoplova se sporočijo med letom med opazovanjem ali čim prej po njem.

5.4.2 Opazovanja iz zrakoplova se sporočijo kot poročila iz zrakoplova in so v skladu s tehničnimi specifikacijami iz Dodatka 5.

### **5.5 Izmenjava poročil iz zrakoplova**

5.5.1 Enotam ATS čim prej sporočijo posebna in nerutinska poročila iz zrakoplovov:

- a) drugim zadevnim zrakoplovom,
- b) zadevni meteorološki opazovalnici (MWO) in
- c) drugim zadevnim enotam ATS.

5.5.2 Oddajanje sporočil zrakoplovom se ponavlja v enakih presledkih in nadaljuje toliko časa, kot določi zadevna enota ATS.

**DODATEK 4 — RAZREDI ZRAČNEGA PROSTORA ATS — STORITVE, KI SE ZAGOTAVLJAJO, IN ZAHTEVE ZA LETENJE**

(Glej del B, poglavje 1, točka 1.2.1)

<i>Razred</i>	<i>Vrsta leta</i>	<i>Zagotovljeno razdvajanje</i>	<i>Storitev, ki se zagotovi</i>	<i>Omejitev hitrosti(*)</i>	<i>Zahteva za zmožnost radijske komunikacije</i>	<i>Zahtevana neprekinjena dvosmerna komunikacija zrak-zemlja</i>	<i>Potrebno dovoljenje ATC</i>
<b>A</b>	Samo IFR	Vsi zrakoplovi	Storitev kontrole zračnega prometa	Ni relevantno	Da	Da	Da
<b>B</b>	IFR	Vsi zrakoplovi	Storitev kontrole zračnega prometa	Ni relevantno	Da	Da	Da
	VFR	Vsi zrakoplovi	Storitev kontrole zračnega prometa	Ni relevantno	Da	Da	Da
<b>C</b>	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Storitev kontrole zračnega prometa	Ni relevantno	Da	Da	Da
	VFR	VFR od IFR	1) Storitev kontrole zračnega prometa za razdvajanje od IFR 2) Prometne informacije VFR/VFR (in na zahtevo nasveti za izogibanje prometu)	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	Da	Da	Da
<b>D</b>	IFR	IFR od IFR	Storitev kontrole zračnega prometa, prometne informacije o letih VFR (in na zahtevo nasveti za izogibanje prometu)	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	Da	Da	Da

<i>Razred</i>	<i>Vrsta leta</i>	<i>Zagotovljeno razdvajanje</i>	<i>Storitev, ki se zagotovi</i>	<i>Omejitev hitrosti(*)</i>	<i>Zahteva za možnost radijske komunikacije</i>	<i>Zahtevana neprekinjena dvosmerna komunikacija zrak-zemlja</i>	<i>Potrebno dovoljenje ATC</i>
	VFR	Brez	Prometne informacije IFR/VFR in VFR/VFR (in na zahtevo nasveti za izogibanje prometu)	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	Da	Da	Da
<b>E</b>	IFR	IFR od IFR	Storitev kontrole zračnega prometa in po možnosti prometne informacije o letih VFR	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	Da	Da	Da
	VFR	Brez	Po možnosti prometne informacije	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	Št. (**)	Št. (**)	Ne
<b>F</b>	IFR	IFR od IFR po možnosti	Nasveti v zvezi z zračnim prometom, na zahtevo letalske informacije	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	Da (***)	Št. (***)	Ne

<i>Razred</i>	<i>Vrsta leta</i>	<i>Zagotovljeno razdvajanje</i>	<i>Storitev, ki se zagotovi</i>	<i>Omejitev hitrosti(*)</i>	<i>Zahteva za možnost radijske komunikacije</i>	<i>Zahtevana neprekinjena dvosmerna komunikacija zrak–zemlja</i>	<i>Potrebno dovoljenje ATC</i>
	VFR	Brez	Na zahtevo letalske informacije	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	Št. (**)	Št. (**)	Ne
<b>G</b>	IFR	Brez	Na zahtevo letalske informacije	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	Da (**)	Št. (**)	Ne
	VFR	Brez	Na zahtevo letalske informacije	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	Št. (**)	Št. (**)	Ne

(\*) Če je nadmorska višina prehoda nižja od 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL, je treba uporabiti FL 100 namesto 10 000 čevljev.

(\*\*) Piloti vzdržujejo neprekinjeno opazovanje z glasovno komunikacijo zrak–zemlja in po potrebi vzpostavijo dvosmerno komunikacijo po komunikacijskem kanalu v območju RMZ.

<i>Razred</i>	<i>Vrsta leta</i>	<i>Zagotovljeno razdvajanje</i>	<i>Storitev, ki se zagotovi</i>	<i>Omejitev hitrosti(*)</i>	<i>Zahteva za možnost radijske komunikacije</i>	<i>Zahtevana neprekinjena dvosmerna komunikacija zrak–zemlja</i>	<i>Potrebno dovoljenje ATC</i>
<p>(**) Glasovna komunikacija zrak–zemlja je obvezna za lete, vključene v svetovanje. Piloti vzdržujejo neprekinjeno opazovanje z glasovno komunikacijo zrak–zemlja in po potrebi vzpostavijo dvosmerno komunikacijo na komunikacijskem kanalu v območju RMZ.</p>							

## DODATEK 5

### ZAHTEVE V ZVEZI Z NAVIGACIJSKIMI SLUŽBAMI ZRAČNEGA PROMETA TEHNIČNE SPECIFIKACIJE ZA OPAZOVANJA IZ ZRAKOPLOVA IN POROČANJE Z GLASOVNO KOMUNIKACIJO

#### 1. VSEBINA POROČIL IZ ZRAKOPLOVA

##### 1.1 POSEBNA POROČILA IZ ZRAKOPLOVA

###### 1.1.1 Posebna poročila iz zrakoplova vključujejo naslednje informacije:

oznako vrste sporočila,

oddelek 1 (informacije o položaju),

identifikacijo zrakoplova,

položaj ali zemljepisno širino in dolžino,

čas,

nivo ali razpon nivojev,

oddelek 3 (meteorološke informacije),

razlog za izdajo posebnega poročila iz zrakoplova, ki se izbere na seznamu iz točke 5.2.1 poglavja 5 dela B.

#### 2. POSEBNE DOLOČBE ZA POROČANJE O STRIŽNEM VETRU IN VULKANSKEM PEPELU

##### 2.1 Poročanje o strižnem vetru

2.1.1 V poročanje o opazovanjih iz zrakoplova v zvezi s strižnim vetrom med fazo začetnega vzpenjanja in prileta se vključi vrsto zrakoplova.

2.1.2 Pri poročanju o strižnem vetru v fazi začetnega vzpenjanja ali prileta ali če je bil strižni veter napovedan, vendar se ni pojavil, vodja zrakoplova čim prej obvesti pristojno enoto služb zračnega prometa, rezen če ve, da je pristojno enoto služb zračnega prometa o tem že obvestil predhodni zrakoplov.

##### 2.2 Poročanje o vulkanski dejavnosti po letu

2.2.1 Operater zrakoplova ali član letalske posadke takoj po pristanku na letališču letališki meteorološki službi predloži izpolnjeno poročilo o vulkanski dejavnosti, če pa taka služba članom letalske posadke pristalih zrakoplovov ni preprosto dostopna, se izpolnjeni obrazec obravnava v skladu z lokalnimi dogovori med meteorološkim uradom in operaterjem zrakoplovov.

2.2.2 Meteorološka služba, ki prejme izpolnjeno poročilo o vulkanski dejavnosti, to takoj posreduje meteorološki opazovalnici, pristojni za meteorološko opazovanje v letalskem informativnem območju, kjer se je opazila vulkanska dejavnost.



## *Dodatek k Prilogi*

Seznam skupno dogovorjenih razlik, o katerih se obvesti ICAO v skladu s členom 5 te uredbe:

### **DEL B**

**Razlike med delom B in mednarodnimi standardi iz Priloge 11 (13. izdaja, do vključno s spremembo 47-B) in Priloge 3 (17. izdaja, do vključno s spremembo 75) h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu**

<b>Razlika A11-01</b> ICAO Priloga 11 Poglavje 2	<p>Nova določba. Uredba Unije v točki 1.5.1.1.2, ki temelji na opombi iz točke 2.24.1.1.1 Priloge 11 ICAO, določa:</p> <p>1.5.1.1.2 Zahteve iz točk d) in e) se uporabljajo tudi za enote služb zračnega prometa, ki so bile obveščene v skladu s točko c).</p>
<b>Razlika A11-02</b> ICAO Priloga 11 Poglavje 2	<p>Nova določba. Uredba Unije v točki 1.5.1.1.3, ki temelji na opombi iz točk 2.24.1.1.2 in 2.24.1.1 Priloge 11 ICAO, določa:</p> <p>1.5.1.1.3 Po določitvi položaja zrakoplova enota služb zračnega prometa:</p> <p>a) obvesti zrakoplov o njegovem položaju in popravnem ukrepu, ki ga mora izvesti. To obvestilo se zagotovi takoj, ko ATS ugotovi, da obstaja možnost prestrežanja ali druga oblika ogrožanja varnosti zrakoplova, in</p> <p>b) po potrebi posreduje drugim enotam služb zračnega prometa in ustreznim vojaškim enotam ustrezne informacije o zablodelem zrakoplovu, ter vse nasvete, zagotovljene navedenemu zrakoplovu.</p>
<b>Razlika A11-03</b> ICAO Priloga 11 Poglavje 2	<p>Nova določba. Uredba Unije v točki 1.5.1.3, ki temelji na opombi 1 iz točke 2.23.3 in točki 2.24.1.3 Priloge 11 ICAO, določa:</p> <p>1.5.1.3 Pri zablodelem zrakoplovu ali neznanem zrakoplovu se upošteva možnost, da je zrakoplov predmet nezakonitega vmešavanja. Če enota služb zračnega prometa meni, da je lahko zablodeli zrakoplov ali neznan zrakoplov predmet nezakonitega vmešavanja, o tem takoj obvesti pristojni organ, ki ga imenuje država, v skladu z lokalno določenimi postopki.</p>

<p><b>Razlika A11-04</b></p> <p>ICAO Priloga 11 Poglavje 3</p>	<p>Nova določba. Uredba Unije v točki 2.2.2 določa:</p> <p>2.2.2 V dovoljenjih, ki jih izdajo enote kontrole zračnega prometa, je določeno razdvajanje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) med vsemi leti v zračnem prostoru razredov A in B;</li> <li>b) med leti IFR v zračnem prostoru razredov C, D in E ;</li> <li>c) med leti IFR in VFR v zračnem prostoru razreda C;</li> <li>d) med leti IFR in posebnimi leti VFR;</li> <li>e) med posebnimi leti VFR, razen če pristojni organ določi drugače;</li> </ul> <p>le da se lahko v primerih iz točke b) podnevi v vizualnih meteoroloških razmerah v zračnem prostoru razredov D in E, če za to zaprosi pilot zrakoplova, če se strinja pilot drugega zrakoplova in če je tako določil pristojni organ, let dovoli na podlagi ohranjanja svojega razdvajanja za poseben del leta pod 3 050 m (10 000 čevljev) med vzpenjanjem ali spuščanjem.</p>
<p><b>Razlika A11-05</b></p> <p>ICAO Priloga 11 Poglavje 3</p>	<p>Uredba Unije v točki 2.4.4.1 določa (z dodatkom podčrtanega besedila k standardu ICAO iz točke 3.7.3.1 Priloge 11):</p> <p>2.4.4 Ponovitev dovoljenj in varnostnih informacij</p> <p>2.4.4.1 Letalska posadka kontrolorju zračnega prometa ponovi dele dovoljenj in navodil ATC v zvezi z varnostjo, ki se posredujejo glasovno. Vedno se ponovijo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) rutna dovoljenja ATC;</li> <li>b) dovoljenja in navodila za vstop, pristonek na vzletno-pristajalni stezi, vzlet z nje, kratko čakanje, prečkanje, <u>vožnjo po tleh</u> in povratno vožnjo na vzletno-pristajalni stezi ter</li> <li>c) vzletno-pristajalna steza v uporabi, nastavitve višinomerov, oznake SSR, <u>na novo dodeljeni komunikacijski kanali</u>, navodila za nivoje, navodila za kurz in hitrost ter</li> </ul>

<p><b>Razlika A11-06</b> ICAO Priloga 11 Poglavje 3</p>	<p>d) nivoji prehoda, če jih izda kontrolor ali so vključeni v oddajanje informacij ATIS.</p> <p>Uredba Unije v točki 2.4.4.1.1 določa (z dodatkom podčrtanega besedila k standardu ICAO iz točke 3.7.3.1.1 Priloge 11):</p> <p>2.4.4.1.1 Druga dovoljenja ali navodila, vključno s pogojnimi dovoljenji <u>in navodili za vožnjo po tleh</u>, se ponovijo ali potrdijo tako, da se jasno pokaže, da so se razumela in se bodo upoštevala.</p> <p>Nova določba. Uredba Unije v točki 2.6 določa:</p>
<p><b>Razlika A11-07</b> ICAO Priloga 11 Poglavje 3</p>	<p><b>2.6 Posebni leti VFR v nadzorovanih območjih</b></p> <p>2.6.1 Izvajanje posebnih letov VFR se v nadzorovanem območju lahko dovoli na podlagi dovoljenja ATC. Razen v posebnih primerih, ki jih odobri pristojni organ za helikopterje v posebnih primerih, kot so zdravstveni leti, iskalne in reševalne operacije ter gašenje požarov, se uporabljajo naslednji dodatni pogoji:</p> <p>ki jih upošteva pilot:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) brez oblakov in v vidnem dosegu površine;</li> <li>ii) vidljivost iz pilotske kabine je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;</li> <li>iii) pri hitrosti največ 140 vozlov IAS, da se ustrezno omogoči pravočasno zaznavanje drugega prometa ali ovir, da se prepreči trčenje, in</li> </ul> <p>b) ki jih upošteva ATC:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) samo podnevi, razen če pristojni organ dovoli drugače;</li> <li>ii) vidljivost pri tleh je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;</li> <li>iii) baza oblakov je na višini najmanj 180 m (600 čevljev).</li> </ul> <p>Nova določba. Uredba Unije v točki 3.1.2, ki temelji na opombi iz točke 4.1.1 Priloge 11 ICAO, določa:</p>
<p><b>Razlika A11-08</b> ICAO Priloga 11 Poglavje 4</p>	<p>3.1.2 Prejem letalskih informacij vodje zrakoplova ne razreši odgovornosti in vodja zrakoplova sprejme končno odločitev v zvezi s predlagano spremembo načrta leta.</p>

<p><b>Razlika A3-01</b> ICAO Priloga 3 Poglavje 5</p>	<p>Nova določba. Uredba Unije v točki 5.2.2 določa: 5.2.2 Pristojni organi po potrebi določijo druge razmere, o katerih morajo poročati vsi zrakoplovi, če naletijo nanje ali jih opazijo.</p>
---	--