GEN 1.7 ERINEVUSED ICAO STANDARDITEST, SOOVITUSTEST JA PROTSEDUURIDEST

GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

1 1. Lisa - LENNUNDUSSPETSIALISTIDE LOAD, kolmeteistkümnes väljaanne:

1. peatükk

1.2 *Litsenseerimist puudutavad üldsätted*
Märkus 2.b: *Eestis ei ole kasutusel 'station operator' positsiooni.*

4. peatükk

4.6 *Aeronautical station operator licence*
Eestis ei väljastata Aeronautical station operator luba.

2 2. Lisa - LENNUREEGLID, kümnes väljaanne:

3. peatükk

3.2.2 Uus säte.
Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.3210 alapunktis b on sätestatud järgmine:

"b) Õhusõiduk, mis on kindlaks teinud, et teise õhusõiduki manööverdusvõime on puudulik, annab kõnealusele õhusõidukile teed."

3.2.3.2
(b) Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.3215 alapunkti b alapunktis 2 on sätestatud järgmine (konventsiooni 2. lisa punkti 3.2.3.2 alapunktis b sisalduvale ICAO standardile on lisatud allajoonitud tekst):

"2) kõikidel lennuvälja liiklusalal liikuvatel õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud nende gabariite otstarbekohaselt märkivad tuled, välja arvatud juhul, kui õhusõidukid on statsionaarselt või muul viisil valgustatud;"

3.2.5 (c) ja (d)
Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkt SERA.3225 erineb konventsiooni 2. lisa punkti 3.2.5 alapunktis d sisalduvast ICAO standardist selle poolest, et alapunkte c ja d ei kohaldata õhupallide suhtes:

"c) kõik maandumiseelsed ja stardijärgsed pöörded (välja arvatud õhupallide puhul) tuleb sooritada vasakule, kui lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) ei ole määranud või juhendanud teisiti;

d) maanduda ja startida tuleb vastu tuult (välja arvatud õhupallide puhul), kui lennuohutuse huvides või radade asendi või teiste liiklejate tõttu ei ole soovitav eelistada muud suunda."

3.3.1.2
ICAO konventsiooni 2. lisa punkt 3.3.1.2 asendatakse rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.4001 alapunktiga b. Erinevused asjaomase ICAO standardi ja käesoleva ELi määruse vahel on järgmised:

- selliste VFR-lendude puhul, mille lennuplaan hõlmab riigipiiride ületamist, erineb ELi määrus (punkti SERA.4001 alapunkti b alapunkt 5) konventsiooni 2. lisa punkti 3.3.1.2

1 ANNEX 1 - PERSONNEL LICENSING, Thirteenth Edition:

Chapter 1

1.2 *General rules concerning licences*
Note 2.b: *Estonia has not established an aeronautical station operator position.*

Chapter 4

4.6 *Aeronautical station operator licence*
In Estonia aeronautical station operator's licence is not issued.

2 ANNEX 2 - RULES OF THE AIR, Tenth Edition:

Chapter 3

3.2.2 New provision.
Implementing regulation (EU) No 923/2012, SERA.3210(b), specifies:

'(b) An aircraft that is aware that the manoeuvrability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft.'

3.2.3.2
(b) Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3215(b)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 2, 3.2.3.2(b) of the underlined text):

'(2) unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, as far as practicable;'

3.2.5 (c) and (d)
Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3225 differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.5(c) and 3.2.5(d) in that it specifies that subparagraphs (c) and (d) do not apply to balloons:

'(c) except for balloons, make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise indicated, or instructed by ATC;

(d) except for balloons, land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.'

3.3.1.2.
ICAO Annex 2, 3.3.1.2 is replaced with Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.4001(b). The differences between this ICAO Standard and this Union regulation are as follows:

- With regards to VFR flights planned to operate across international borders, the Union regulation (SERA.4001(b)(5)) differs from the ICAO Standard in Annex 2, 3.3.1.2(e) with the addition of the underlined text, as follows:

alapunktis e sisalduvast ICAO standardist allajoonitud teksti poolest:

"kõik riigipiiri ületavad lennud, kui asjaomased riigid ei ole sätestanud teisiti;";

- selliste VFR-lendude ja IFR-lendude puhul, mida kavatsetakse käitada öösel, on ELi määruse SERA.4001 punkti b alampunktile 6 lisatud järgmine täiendav nõue:

"6) kõik lennud, mida kavatsetakse käitada öösel, juhul kui need suunduvad lennuväljast kaugemale."

Seda VFR-lendudega seotud erinevust käsitletakse ka allpool nimetatud erinevuses.

3.2.2.4
Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.3210 alapunkti c alapunkti 3 alapunkt i erineb konventsiooni 2. lisa punktist 3.2.2.4, sätestades järgmise:

"i) Järelejõudmine purilennukite puhul. Teisele purilennukile järele jõudev purilennuk võib pöörata kas vasakule või paremale."

'any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned.'

- With regard to VFR and IFR flights planned to operate at night, an additional requirement is inserted to Union regulation SERA.4001(b)(6)as follows:

'(6) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome'

This difference is also addressed below for VFR.

3.2.2.4
New Provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3210(c)(3)(i) differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.2.4 by specifying that:

'(i) Sailplanes overtaking. A sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left.'

4. peatükk

4.6
ICAO konventsiooni 2. lisa punkt 4.6 asendatakse rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktiga SERA.5005, mille alapunktis f on sätestatud järgmised takistustest ülelendu käsitlevad nõuded:

"f) Välja arvatud juhul, kui see on vajalik stardiks või maandumiseks või kui pädev asutus on andnud vastava loa, ei tohi VFR-lende käitada järgmistel juhtudel:

1) linnade, alevite või asulate tihedalt asustatud piirkondades või inimeste vabaõhukogunemiste kohal madalamal kui 300 m (1 000 ft), arvates õhusõidukist 600 m raadiuses asuvast kõrgeimast takistusest;

2) väljaspool alapunktis 1 kindlaks määratud piirkondi madalamal kui 150 m (500 ft) maa- või veepinnast või madalamal kui 150 m (500 ft), arvates õhusõidukist 150 m (500 jala) raadiuses asuvast kõrgeimast takistusest."

3.8 ja 2 liide.
3. peatüki punktis 3.8 kasutatud väljend "hädaolukorras" on EL õigusaktidest välja jäetud ja seega laiendatakse saatjateenuste ulatust nii, et see hõlmab kõiki lende, mis asjaomast teenust nõuavad. Peale selle ei sisalda ELi õigusaktid 2. liite osades 1.1-1.3 (kaasa arvatud) ja lisanduses A sisalduvaid sätteid.

Chapter 4

4.6
ICAO Annex 2, 4.6, is replaced with Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.5005, introducing the obstacle clearance criteria in (f), as follows:

'f) Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:

(1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;

(2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.'

3.8 and Appendix 2.
The words 'in distress' of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained in Appendix 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A, are not contained in Union law.

3 3. Lisa – RAHVUSVAHELISE LENNUNDUSE METEOROLOOGIATEENUSED, kahekümnes väljaanne:

5. peatükk

Uus säte.
Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktis SERA.12005 on sätestatud järgmine: b) pädevad asutused sätestavad vajaduse korral muud tingimused, mille tuvastamisest või nägemisest peavad kõik õhusõidukid teatama.

8. peatükk

Aeronavigatsiooniline klimatoloogiline informatsioon ei vasta osaliselt nõuetele.

3 ANNEX 3 – METEOROLOGICAL SERVICES FOR INTERNATIONAL AIR NAVIGATION, Twentieth Edition:

Chapter 5

New provision.
Implementing Regulation (EU) No 923/ 2012, paragraph SERA.12005, specifies: (b) Competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed.

Chapter 8

Aeronautical climatological information does not meet the requirements partially.

© 2021 EANS

4 4. Lisa – LENNUNDUSKAARDID, üheteistkümnes väljaanne:

4. peatükk

4.1.1 Lennuväljatakistuste kaarti – ICAO tüüp B – ei valmistata.

6. peatükk

6.1.1 Maastikukaarti täppislähenemiseks – ICAO – ei valmistata.

8. peatükk

8.1.1 Piirkonnakaarti – ICAO – ei valmistata.

14. peatükk

14.1.1 Lennuväljal liikumise kaarti – ICAO – ei valmistata.

16. peatükk

16.1.1 Maailma aeronavigatsioonilist kaarti – ICAO – 1:1 000 000 – ei valmistata.

18. peatükk

18.1.1 Väiksemastaabilist aeronavigatsioonilist kaarti – ICAO – ei valmistata.

5 5. Lisa – LENNUNDUSES ÕHUS JA MAA PEAL KASUTATAVAD MÕÕTÜHIKUD, viies väljaanne:

Ei ole

6 6. Lisa – ÕHUSÕIDUKITE KÄITAMINE, I osa, Rahvusvaheline äriline lennutransport – lennukid, üheteistkümnes väljaanne:

Ei ole

7 7. Lisa – ÕHUSÕIDUKITE RIIKKONDSUS JA REGISTREERIMISTUNNUSED, kuues väljaanne:

Ei ole

8 8. Lisa – ÕHUSÕIDUKITE LENNUKÕLBLIKKUS, kaheteistkümnes väljaanne:

Ei ole

9 9. Lisa – PROTSEDUURIDE LIHTSUSTAMINE, viieteistkümnes väljaanne:

Ei ole

10 10. Lisa – LENNUNDUSE TELEKOMMUNIKATSIOON, I köide, Raadionavigatsioonivahendid, seitsmes väljaanne:

3. peatükk

3.1.7.4.1 b) Lähimarkeri modulatsioonisagedus on 3000 Hz.

3.1.7.4.1 c) Kaugmarkeri modulatsioonisagedus on 3000 Hz.

3.1.7.5.1 b) Lähimarker: 6 järjestikust punkti sekundis.

4 ANNEX 4 – AERONAUTICAL CHARTS, Eleventh Edition:

Chapter 4

4.1.1 Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type B – is not produced.

Chapter 6

6.1.1 Precision Approach Terrain Chart – ICAO – is not produced.

Chapter 8

8.1.1 Area Chart – ICAO – is not produced.

Chapter 14

14.1.1 Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO – is not produced.

Chapter 16

16.1.1 World Aeronautical Chart – ICAO – 1:1 000 000 – is not produced.

Chapter 18

18.1.1. Aeronautical Navigation Chart – ICAO Small Scale – is not produced.

5 ANNEX 5 – UNITS OF MEASUREMENT TO BE USED IN AIR AND GROUND OPERATIONS, Fifth Edition:

NIL

6 ANNEX 6 – OPERATION OF AIRCRAFT, Part I, International Commercial Air Transport – Aeroplanes, Eleventh Edition:

NIL

7 ANNEX 7 – AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS, Sixth Edition:

NIL

8 ANNEX 8 – AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT, Twelfth Edition:

NIL

9 ANNEX 9 – FACILITATIONS, Fifteenth Edition:

NIL

10 ANNEX 10 – AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS, Volume I, Radio Navigation Aids, Seventh Edition:

Chapter 3

3.1.7.4.1 b) Middle markers modulation frequency is 3000 Hz.

3.1.7.4.1 c) Outer marker modulation frequency is 3000 Hz.

3.1.7.5.1 b) Middle marker: 6 dots per second continuously.

4. peatükk

4.3.1.2 Seadet automaatseks veaparanduseks ei kasutata.

5. peatükk

5.1.1.1 Kasutatakse ainult sagedust 121.5 MHz.

I köide, II osa

2. peatükk

2.1.1 Kasutatakse ainult sagedust 121.5 MHz.

10. Lisa – LENNUNDUSE TELEKOMMUNIKATSIOON, II köide, Sideprotseduurid kaasa arvatud need, millel on PANS staatus, seitsmes väljaanne:

4. peatükk

4.4.6.7 Teadete tekstimaht AFTN saatejaamadest ei tohi ületada 1800 märki.

4.4.7.3 Teadete pikkus AFTN saatejaamadest ei tohi ületada 2100 märki.

5. peatükk

5.2.1.4.1
ICAO konventsiooni 10. lisa II köite peatükk 5.2.1.4.1. võetakse üle rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktiga SERA.14035 teatavate erinevustega. Erinevused asjaomase ICAO standardi ja kõnealuse ELi määruse vahel on järgmised:

SERA.14035 Numbrite edastamine raadiotelefonsides

a) Numbrite edastamine

1) Õhusõiduki kutsungi, kursi, raja, tuulesuuna ja kiirusega seotud numbrite edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval.

i) Lennutasandi puhul edastatakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui lennutasandit käsitlev teave koosneb täissajalistest.

ii) Kõrgusemõõturi näidu edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud näidu 1 000 hPa korral, mis loetakse „ÜKS TUHAT“ („ONE THOUSAND“).

iii) Transpondri koodi edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui transpondri kood koosneb vaid täistuhandetest; sel juhul loetakse tuhandeliste number ja lisatakse sõna „TUHAT“ („THOUSAND“).

2) Muu kui alapunkti a alapunktis 1 kirjeldatud teabe edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui number koosneb vaid täissadadest ja -tuhandetest; sel juhul edastatakse sajaliste või tuhandeliste number ja lisatakse vastavalt vajadusele sõna „SADA“ („HUNDRED“) või „TUHAT“ („THOUSAND“). Tuhandete ja täissadade kombinatsiooni edastamisel loetakse tuhandeliste numbrid ükshaaval ja lisatakse sõna „TUHAT“ („THOUSAND“); seejärel edastatakse sajaliste numbrid ja lisatakse sõna „SADA“ („HUNDRED“).

3) Kui tekib vajadus täpsustada täistuhandetena ja/või -sadadena edastatud numbrit, loetakse asjaomase numbri edastamisel kõik arvud eraldi.

Chapter 4

4.3.1.2 Equipment for automatic error correction is not used.

Chapter 5

5.1.1.1 Only the frequency 121.5 MHz is used.

Volume I Part II

Chapter 2

2.1.1 Only the frequency 121.5 MHz is used.

ANNEX 10 – AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS, Volume II, Communication Procedures Including Those With PANS Status, Seventh Edition:

Chapter 4

4.4.6.7 The text of the messages from AFTN transmitting stations shall not exceed 1800 characters.

4.4.7.3 The length of messages from AFTN transmitting stations shall not exceed 2100 characters.

Chapter 5

5.2.1.4.1
ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5.2.1.4.1 is transposed in point SERA.14035 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with some differences. The differences between that ICAO Standard and that Union Regulation are as follows:

SERA.14035 Transmission of numbers in radiotelephony

(a) Transmission of numbers

(1) All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

(i) Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of flight levels in whole hundreds.

(ii) The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of a setting of 1 000 hPa which shall be transmitted as “ONE THOUSAND”.

(iii) All numbers used in the transmission of transponder codes shall be transmitted by pronouncing each digit separately except that, when the transponder codes contain whole thousands only, the information shall be transmitted by pronouncing the digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND”.

(2) All numbers used in transmission of other information than those described in point (a)(1) shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except that all numbers containing whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word “HUNDRED” or “THOUSAND”, as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND”, followed by the number of hundreds, followed by the word “HUNDRED”.

(3) In cases where there is a need to clarify the number transmitted as whole thousands and/or whole hundreds, the number shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

© 2021 EANS

4) Kui objekti suhtelist peilingut või kokkupõrkeohtu käsitlevat teavet edastatakse 12 tunni süsteemis, loetakse numbrid koos, näiteks „KELL KÜMME“ („TEN O'CLOCK“) või „KELL ÜKSTEIST“ („ELEVEN O'CLOCK“).

5) Komakohta sisaldavad numbrid edastatakse kooskõlas alapunkti a alapunktiga 1, kusjuures asjakohases järjestuses esinevad komakohad eraldatakse sõnaga „KOMA“ („DECIMAL“).

6) Ülikõrgsagedusega (VHF) raadiotelefonsides kasutatakse edastatava kanali identifitseerimiseks kõiki kuut arvulist näitajat, välja arvatud juhul, kui nii viies kui ka kuues arv on null; sel juhul kasutatakse ainult esimest nelja arvu.

5.2.1.7.3.2.3
ICAO konventsiooni 10. lisa II köite peatükk 5.2.1.7.3.2.3 võetakse üle rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktiga SERA.14055 teatavate erinevustega. Erinevused asjaomase ICAO standardi ja kõnealuse ELi määruse vahel on järgmised:

SERA.14055 Raadiotelefonside protseduurid

b) 2) Eespool kirjeldatud kutsungile vastamiseks edastatakse kutsuja jaama kutsung, millele järgneb vastava jaama kutsung, mis tähendab kutset raadioside jätkamiseks kutsuja jaamaga. Kui teateid vahetatakse ühe ATS-üksusega, võib asjaomase ATS-üksuse kutsungi välja jätta, kui pädev asutus on selleks loa andnud.

(4) When providing information regarding relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as “TEN O'CLOCK” or “ELEVEN O'CLOCK”.

(5) Numbers containing a decimal point shall be transmitted as prescribed in point (a)(1) with the decimal point in appropriate sequence indicated by the word “DECIMAL”.

(6) All six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in Very High Frequency (VHF) radiotelephony communications except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.

5.2.1.7.3.2.3
ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5.2.1.7.3.2.3 is transposed in point SERA.14055 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with a difference. The difference between that ICAO Standard and that EU Regulation is as follows:

SERA.14055 Radiotelephony procedures

(b)(2)The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling. For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted, when so authorised by the competent authority.

10. Lisa – LENNUNDUSE TELEKOMMUNIKATSIOON, III köide

I osa, Digitaalne andmeside, teine väljaanne:

Ei ole

II osa, Kõneside, teine väljaanne:

Ei ole

ANNEX 10 – AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS, Volume III

Part I, Digital Data Communication Systems, Second Edition:

NIL

Part II, Voice Communication Systems, Second Edition:

NIL

10. Lisa – LENNUNDUSE TELEKOMMUNIKATSIOON, IV köide, Seiresüsteemid ja kokkupõrke vältimise süsteemid, viies väljaanne:

Ei ole

ANNEX 10 – AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS, Volume IV, Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems, Fifth Edition:

NIL

10. Lisa – LENNUNDUSE TELEKOMMUNIKATSIOON, V köide, Lennunduse raadiosageduste kasutamine, kolmas väljaanne:

Ei ole

ANNEX 10 – AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS, Volume V, Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization, Third Edition:

NIL

11 11. Lisa – LENNULIIKLUSTEENUSED, viieteistkümnes väljaanne:

11 ANNEX 11 – AIR TRAFFIC SERVICES, Fifteenth Edition:

2. peatükk

2.25.5
Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.3401 alapunki d alapunkt 1 erineb ICAO konventsiooni 11. lisa standardist 2.25.5, sätestades järgmise:

„Täpne aeg antakse vähemalt lähima täisminutini.”
2.6.1
Erandi võimalus. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktiga SERA.6001 lubatakse kiirusepiirangut 250 sõlme

Chapter 2

2.25.5
Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.3401(d)(1) differs from ICAO Annex 11, standard 2.25.5 by stating that

‘Time checks shall be given at least to the nearest minute’
2.6.1
Exemption possibility. Implementing Regulation (EU) No 923/2012 paragraph SERA.6001 allows aircraft to exceed

ületada sellistel õhusõidukitüüpidel, mis ei suuda tehnilistel põhjustel eespool nimetatud kiirust säilitada, tingimusel et pädev asutus on andnud vastava loa.

3. peatükk

Uus säte.
Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.8005 alapunktis b on sätestatud järgmine:

b) lennujuhtimisüksuste välja antavad load peavad tagama hajutatuse:

1. kõikide lendude vahel õhuruumiklassides A ja B;
2. IFR-lendude vahel õhuruumiklassides C, D ja E;
3. IFR-lendude ja VFR-lendude vahel õhuruumiklassis C;
4. IFR-lendude ja eri-VFR-lendude vahel;
5. 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, võib lennul lubada teatavas lennuetapis kõrgusel alla 3 050 m (10 000 jalga) tõusmise või laskumise käigus, päevasel ajal ja visuaallennuilma tingimustes säilitada omahajutuse.

Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktis SERA.8015 on sätestatud järgmine (ICAO konventsiooni 11. lisa punktis 3.7.3.1 sisalduvale ICAO standardile on lisatud allajoonitud tekst):

e) lubade ja lennuohutuse seisukohalt olulise teabe tagasilugemine

1. Lennumeeskond peab lennujuhtimisüksusele tagasi lugema lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) lubade ja juhiste lennuohutuse seisukohalt olulised osad, mis edastatakse suuliselt. Alati tuleb suuliselt tagasi lugeda järgmised andmed:

i. lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) marsruudiload;

ii. load ja juhised ükskõik millisele lennurajale sisenemiseks, maandumiseks, lennurajalt startimiseks, lennurajast eemal ootamiseks, lennuraja ületamiseks, mis tahes lennurajal ruleerimiseks ja tagasi ruleerimiseks ning

iii. kasutusel olev lennurada, õhurõhk, SSR-koodid, hiljuti määratud sidekanalid, lennukõrguse juhised, kursi ja kiiruse juhised ning

iv. üleminekutasandid, olenemata sellest, kas need on saadud lennujuhilt või ATISe raadiosaatest.

Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.8015 alapunkti e alapunktis 2 on sätestatud järgmine (ICAO konventsiooni 11. lisa punktis 3.7.3.1.1 sisalduvale ICAO standardile on lisatud allajoonitud tekst):

2) 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.

the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

Chapter 3

New provision.
Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8005(b), specifies:

(b) Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:

1. between all flights in airspace Classes A and B;
2. between IFR flights in airspace Classes C, D and E;
3. between IFR flights and VFR flights in airspace Class C;
4. between IFR flights and special VFR flights;
5. between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority;

except that, when requested by the pilot of an aircraft and agreed by the pilot of the other aircraft and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under (b) above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3 050 m (10 000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.

Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015, specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1 of the underlined text):

(e) Read-back of clearances and safety-related information

1. The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:

i. ATC route clearances;

ii. clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway; and

iii. runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions; and

iv. transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.

Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015(e)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1.1 of the underlined text):

(2) Other clearances or instructions, including conditional clearances and taxi instruction, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.

© 2021 EANS

Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktis SERA.5010 on sätestatud järgmine:

SERA.5010 Eri-VFR-lennud lähialas

Lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) võib anda eriloa VFR-lendude käitamiseks lähialas. Välja arvatud juhul, kui pädev asutus annab kopterile loa sellistel erijuhtudel nagu lennud arstiabi osutamiseks, otsingu- ja päästelennud ning tuletõrjelennud, tuleb kohaldada järgmisi lisatingimusi:

a) selliseid lende võib käitada ainult päeval, kui pädev asutus ei ole andnud luba öiseks lennuks;

b) piloodi puhul:

1. lend toimub väljaspool pilvi ja maapind on nähtav;
2. nähtavus lennul on vähemalt 1500 m või kopterite puhul vähemalt 800 m;
3. indikaatorkiirus (IAS) on kuni 140 sõlme, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks; ning

c) lennujuhtimisüksus ei anna eri-VFR-lennu luba startimiseks ja maandumiseks lähialas asuval lennuväljal ega liitumiseks sellise lennuvälja lennuringiga või sisenemiseks lennuväljaliikluse tsooni, kui lennuvälja ilmatingimused on allpool järgmisi miinimumväärtusi:

1. nähtavus maal on alla 1500 m või kopterite puhul alla 800 m;
2. pilvede kõrgus on väiksem kui 180 m (600 ft).

New provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.5010, specifies:

SERA.5010 Special VFR in Control Zones

Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied:

(a) such flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;

(b) by the pilot:

1. clear of cloud and with the surface in sight;
2. the flight visibility is not less than 1500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
3. at speed of 140 KIAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and

(c) an air traffic control unit shall not issue a Special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

1. the ground visibility is less than 1500 m or, for helicopters, less than 800 m;
2. the ceiling is less than 180 m (600 ft).

12 12. Lisa – OTSING JA PÄÄSTE, kaheksas väljaanne:

Ei ole

12 ANNEX 12 – SEARCH AND RESCUE, Eight Edition:

NIL

13 13. Lisa – LENNUÕNNETUSTE JA -INTSIDENTIDE UURIMINE, kaheteistkümnes väljaanne:

Ei ole

13 ANNEX 13 – AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION, Twelfth Edition:

NIL

14 14. Lisa – LENNUVÄLJAD, I köide, kaheksas väljaanne:

5. peatükk

5.2.11 VOR kontrollpunkti Eesti lennuväljadel ei märgistata.

14 ANNEX 14 – AERODROMES; Volume I, Eighth Edition:

Chapter 5

5.2.11 VOR aerodrome checkpoint marking not used in Estonian practice.

LISA 14 – KOPTERIVÄLJAKUD, II köide, viies väljaanne:

Ei ole

ANNEX 14 – HELIPORTS, Volume II, Fifth Edition:

NIL

15 15. Lisa – AERONAVIGATSIOONITEABE TEENUSED, kuueteistkümnes väljaanne:

5.1.1.4 Info ajutiselt eraldatud alade (TSA) aktiveerimisest avaldatakse NOTAM-iga üks päev enne või AUP/UUP-s.

10. peatükk

10.1.4 ja 10.1.6 Elektroonilised andmed ala 2 takistuste kohta ei ole kättesaadavad.

15 ANNEX 15 – AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES, Sixteenth Edition:

5.1.1.4 Information about activation of Temporary Segregated Areas (TSA) shall be published by NOTAM one day before or in AUP/UUP.

Chapter 10

10.1.4 and 10.1.6 Electronic obstacle data is not provided for obstacles within Area 2.

10.3 Elektrooniline takistuste andmebaas ei ole rakendatud.

10.4 Elektroonilise maastiku ja takistuste andmebaasi kirjeldused ei ole määratud.

16 16. Lisa – KESKKONNAKAITSE, I köide, Õhusõidukite müra, kaheksas väljaanne:

Ei ole

LISA 16 – KESKKONNAKAITSE, II köide, Õhusõidukimootorite heitmed, neljas väljaanne:

Ei ole

17 17. Lisa – LENNUNDUSJULGESTUS, üheteistkümnes väljaanne:

Ei ole

18 18. Lisa – OHTLIKE KAUPADE OHUTU ÕHUVEDU, neljas väljaanne:

Ei ole

19 19. Lisa – OHUTUSJUHTIMINE, teine väljaanne:

Ei ole

20 AERONAVIGATSIOONI TEENINDUSTE PROTSEDUURID – ÕHUSÕIDUKI OPERATSIOONID (Doc 8168 OPS/611)

Tulenevalt vajadusest suurendada lennuohutust võib osadel lennuväljadel kasutada lähenemisprotseduuride disainimisel alljärgnevaid erisusi:

AERONAVIGATSIOONI TEENINDUSTE PROTSEDUURID – ÕHUSÕIDUKI OPERATSIOONID (Doc 8168 OPS/611) I köide, kuues väljaanne:

I osa — 3. peatükk, 4. lõige,

3.2.3.1 a) Lennuvälja lähedal oleva seadme (kuni 1 NM) järgi ACFT Cat A ja Cat B lennuringi väljalennu aeg pikeneb 4 minutit.

AERONAVIGATSIOONI TEENINDUSTE PROTSEDUURID – ÕHUSÕIDUKI OPERATSIOONID (Doc 8168 OPS/611) II köide, seitsmes väljaanne:

I osa — 3. peatükk, 4. lõige,

3.4.5.1 Lennuvälja lähedal oleva seadme (kuni 1 NM) järgi ACFT Cat A ja Cat B lennuringi väljalennu aeg pikeneb 4 minutit.

Kui lennuohutus ei ole mõjutatud, tuleb alati kasutada Doc 8168 OPS/611 avaldatud nõudeid.

21 Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373 nõuetele mittevastavad aeronavigatsioonilised andmed

Andmed on väljatöötamisel.

10.3 Electronic obstacle data set has not been established.

10.4 Electronic terrain and obstacle data product specification has not been established.

16 ANNEX 16 – ENVIRONMENTAL PROTECTION, Volume I, Aircraft Noise, Eighth Edition:

NIL

ANNEX 16 – ENVIRONMENTAL PROTECTION, Volume II, Aircraft Engine Emissions, Fourth Edition:

NIL

17 ANNEX 17 – SECURITY, Eleventh Edition:

NIL

18 ANNEX 18 – THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR, Fourth Edition:

NIL

19 ANNEX 19 – SAFETY MANAGEMENT, Second Edition:

NIL

20 PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES – AIRCRAFT OPERATIONS (Doc 8168 OPS/611)

Due to necessity to increase air safety the following disparities may be used when designing approach procedures for some aerodromes:

PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES – AIRCRAFT OPERATIONS (Doc 8168 OPS/611) Volume I, Sixth Edition:

Part I — Section 4, Chapter 3,

3.2.3.1 a) Outbound time of racetrack procedures based on an on-aerodrome facility for ACFT Cat A and Cat B exceed 4 minutes.

PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES – AIRCRAFT OPERATIONS (Doc 8168 OPS/611) Volume II, Seventh Edition:

Part I — Section 4, Chapter 3,

3.4.5.1 Outbound time of racetrack procedures based on an on-aerodrome facility for ACFT Cat A and Cat B exceed 4 minutes.

If air safety is not affected the standards published in Doc 8168 OPS/611 shall always be used.

21 Aeronautical Data Not Compliant With Requirements of Commission Regulation (EU) No 2017/373

Data is being developed.

© 2025 EANS