KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2023/1772,

12. september 2023,

millega muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 seoses käitamisnormidega, mis on seotud lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste süsteemide ja koostisosadega ühtse Euroopa taeva õhuruumis, ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1033/2006

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, ([1]) eriti selle artiklit 31 ning artikli 44 lõike 1 punkti a,

ning arvestades järgmist:

(1) Vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artikli 140 lõikele 2 tuleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu kehtetuks tunnistatud määruse (EÜ) nr 552/2004 ([2]) alusel vastu võetud rakenduseeskirju kohandada vastavalt määruse (EL) 2018/1139 sätetele hiljemalt 12. septembriks 2023.

(2) Komisjoni määruses (EÜ) nr 1033/2006 ([3]) on sätestatud ühtset Euroopa taevast käsitlevad nõuded lennuplaanide korra kohta lennueelses etapis.

(3) Komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 923/2012 ([4]) on kehtestatud ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted.

(4) Selleks et ühtse Euroopa taeva õhuruumis tagada lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste („ATM/ANS“) seadmete kasutamise nõuete järjepidevus, tuleks rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 muuta, et lisada käesoleva määrusega kehtetuks tunnistatavas määruses (EÜ) nr 1033/2006 sisalduvad asjakohased nõuded lendude planeerimise kohta.

(5) Kuna lennueelses etapis lennuplaanide töötlemise ülesanded on usaldatud võrgustiku haldajale, tuleks rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 kohaldada ka võrgustiku haldaja suhtes.

(6) On oluline, et kõik kasutajad järgiksid lennuplaanide esitamisel võrgustiku haldaja väljatöötatud ja hallatavaid lennutegevuskäsiraamatuid.

(7) Euroopa (EUR) piirkonnas ei kohaldata enam korduvlennuplaane, mistõttu tuleks välja jätta kõik vastavad viited.

([1]) ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 26).

([3]) Komisjoni 4. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1033/2006, milles sätestatakse ühtset Euroopa taevast käsitlevad nõuded lennuplaanide korra kohta lennueelses etapis (ELT L 186, 7.7.2006, lk 46).

([4]) Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1).

(8) Määruses (EÜ) nr 1033/2006 sätestatud nõudeid, mis on seotud ühtset Euroopa taevast käsitlevate nõuetega lennuplaanide korra kohta lennueelses etapis, ei kohaldata teenuste suhtes, mida osutatakse ühtse Euroopa taeva õhuruumis väljaspool Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) Euroopa (EUR) aeronavigatsiooniplaani I köites (dokument 7754) määratletud ICAO Euroopa (EUR) piirkonda selle kohaliku väikese liiklusmahu ja geograafilise asendi tõttu – õhuruum on piiratud ainult ELi-väliste riikide ATM/ANS-teenuseosutajate vastutusalasse kuuluva õhuruumiga, mis õigustab teistsuguseid kohalikke koordineerimiskokkuleppeid ümbritsevate ELi-väliste riikidega.

(9) Seepärast tuleks määrus (EÜ) nr 1033/2006 kehtetuks tunnistada ja rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 vastavalt muuta.

(10) Käesolevas määruses sätestatud muudetud nõuete puhul on nõuetekohaselt arvesse võetud lennuliikluse korraldamise üldkava sisu ning selles sisalduvat side-, navigatsiooni- ja seiresuutlikkust.

(11) Euroopa Liidu Lennundusohutusamet on pakkunud oma arvamuses nr 01/2023 ([5]) välja meetmed kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 75 lõike 2 punktidega b ja c ning artikli 76 lõikega 1.

(12) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 muudatused

Rakendusmäärust (EL) nr 923/2012 muudetakse järgmiselt:

1) artikli 1 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesolevat määrust kohaldatakse ka liikmesriikide pädevate asutuste, aeronavigatsiooniteenuste osutajate, võrgustiku haldaja, lennuväljade käitajate ning õhusõidukite maapealsete käitajate suhtes.“;

2) artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse punkt 19a:

„19a. „õhusõiduki tunnus“ – tähtede või numbrite rühm või nende kombinatsioon, mis on identne õhusõiduki kutsungiga või millest tuletatakse õhusõiduki kutsung, mida kasutatakse õhk-maa-õhk-sides ja õhusõiduki tunnusena lennuliiklusteeninduse maapealses sides;“

b) lisatakse punkt 69a:

„69a. „arvestuslik liikumise kuupäev“ – arvestuslik kuupäev, millal õhusõiduk alustab väljalennuga seotud liikumist;“

c) lisatakse punkt 89b:

„89b. „integreeritud esmane lennuplaanide töötlemise süsteem“ („IFPS“) – Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrku kuuluv süsteem, mille kaudu pakutakse keskse lennuplaanide töötlemise ja levitamise teenistuse teenuseid lennuplaanide vastuvõtmiseks, valideerimiseks ja levitamiseks käesoleva määrusega hõlmatud õhuruumis;“

d) lisatakse punkt 96a:

„96a. „võrgustiku haldaja“ – organ, kes täidab määruse (EÜ) nr 551/2004 artiklis 6 osutatud funktsioonide täitmiseks vajalikke ülesandeid;“

e) lisatakse punkt 97a:

„97a. „NOTAM-teade“ – sidevahendite kaudu levitatav teade, mis sisaldab teavet aeronavigatsiooniseadme paigaldamise, teenuse või protseduuri sisseseadmise, ohu kindlakstegemise, nende olukorra või neis tehtud muudatuse kohta, millest õigel ajal teadasaamine on lennutegevusega seotud töötajate jaoks oluline;“

([5]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

f) lisatakse punkt 99a:

„99a. „lennuplaani koostaja“ – isik või organisatsioon, kes esitab lennuplaanid ja muud nendega seotud ajakohastavad teated integreeritud esmasele lennuplaanide töötlemise süsteemile (IFPS), sealhulgas piloodid, käitajad ja nende nimel tegutsevad esindajad ning lennuliiklusteenindusüksused;“

g) lisatakse punkt 100a:

„100a. „lennueelne etapp“ – ajavahemik lennuplaani esmasest esitamisest kuni lennujuhtimisüksuse esimese loani;“

3) lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EÜ) nr 1033/2006 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 3

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 12. september 2023

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

Rakendusmääruse (EL) 923/2012 lisa muudetakse järgmiselt:

1) punkt SERA.2001 asendatakse järgmisega:

„**SERA.2001 Reguleerimisese**

Ilma et see piiraks punkti SERA.1001 kohaldamist, kohaldatakse käesolevat lisa järgmiste õhuruumikasutajate ja õhusõidukite suhtes:

a) kes/mis lendavad ELi, ELis või EList väljapoole;

b) õhusõidukid, millel on ELi liikmesriigi riikkondsus ja registreerimistunnused ning mida käitatakse mis tahes õhuruumis nii, et see ei ole vastuolus selle riigi avaldatud lennureeglitega, kelle jurisdiktsiooni alla kuulub territoorium, millest õhusõiduk üle lendab.“;

2) punkti SERA.4001 muudetakse järgmiselt:

a) alapunktid c ja d asendatakse järgmisega:

„c) Lennuplaan:

1) esitatakse enne väljumist:

i) võrgustiku haldajale otse või lennuliiklusteeninduse büroo kaudu vastavalt lennutegevuskäsiraamatutele, mis sisaldavad vajalikke juhiseid ja teavet, mille on välja töötanud ja mida haldab võrgustiku haldaja, kui lendu kavatsetakse käitada vastavalt instrumentaallennureeglitele (IFR) lennu ühel osal või kogu marsruudil ühtse Euroopa taeva õhuruumis; või

ii) muudel juhtudel lennuliiklusteeninduse büroole;

2) esitatakse lennu ajal vastavale lennuliiklusteeninduse üksusele või õhk-maa-kontrollraadiojaamale.

d) Kui pädev asutus ei ole riigisisestele VFR-lendudele ette näinud lühemat ajavahemikku, esitatakse lennuplaan mis tahes lennu kohta, mida kavatsetakse käitada üle rahvusvaheliste piiride või millele osutatakse lennujuhtimisteenust või lennuliikluse nõustamisteenust, järgmiselt:

1) mitte rohkem kui 120 tundi enne arvestuslikku liikumise algust;

2) lendude puhul, mille suhtes võidakse kohaldada lennuliiklusvoo juhtimise meetmeid, vähemalt kolm tundi enne arvestuslikku liikumise algust;

3) kõikide muude punktiga 2 hõlmamata lendude puhul vähemalt 60 minutit enne väljumist või

4) kui taotlus esitatakse lennu kestel, siis ajal, mis tagab lennuplaani vastuvõtmise asjaomase ATS-üksuse poolt, vähemalt 10 minutit enne õhusõiduki eeldatavat jõudmist:

i) lennujuhtimispiirkonda või nõustatavasse õhuruumi kavandatava sisenemise punkti või

ii) lennutrassi või nõustatava marsruudi ületamise punkti.“;

b) lisatakse alapunktid e ja f:

„e) Lendude puhul, mida käitatakse osaliselt või täielikult IFRi kohaselt ja mis sisenevad lennuliiklusteenindusüksuse vastutusalasse ja mille kohta ei ole võrgustiku haldajalt eelnevalt lennuplaani saadud, edastab asjaomane üksus võrgustiku haldajale õhusõiduki tunnuse, tüübi, üksuse vastutusalasse sisenemise koha, aja ja lennutasandi selles kohas, lennu marsruudi ja sihtlennuvälja.

f) Punktides c, d ja e sätestatud nõudeid ei kohaldata ICAO EUR-piirkonda mittekuuluvas ühtse Euroopa taeva õhuruumis.“;

3) punkt SERA.4005 asendatakse järgmisega:

„**SERA.4005 Lennuplaani sisu**

a) Lennuplaan peab sisaldama järgmist pädeva asutuse poolt oluliseks peetavat teavet:

1) õhusõiduki tunnus,

2) lennureeglid ja lennu liik,

3) õhusõidukite arv ja tüüp (tüübid) ning keerisjälje klass;

4) õhusõiduki seadmed ja suutlikkus;

5) lähtelennuväli või -käitamiskoht;

6) arvestuslik liikumise kuupäev ja kellaaeg;

7) reisilennu kiirus(ed);

8) reisilennukõrgus(ed);

9) lennu marsruut;

10) sihtlennuväli või -käitamiskoht ning arvestuslik üldlennuaeg;

11) varulennuväli (-lennuväljad) või -käitamiskoht (-käitamiskohad);

12) kütusekogus;

13) inimeste koguarv pardal;

14) avarii- ja päästevarustus, sealhulgas lennuki langevarjusüsteem;

15) muu teave.

b) Kui lennuplaan esitatakse lennu ajal, saab asjaomast lendu käsitlevat täiendavat teavet vajaduse korral lähtelennuväljalt või -käitamiskohast. Peale selle edastatakse arvestusliku liikumise algust käsitleva teabe asemel lennuplaanis märgitud marsruudi esimesse punkti saabumise aeg.“;

4) punkt SERA.4010 asendatakse järgmisega:

„**SERA.4010 Lennuplaani koostamine**

a) Lennuplaan sisaldab vastavalt vajadusele teavet punkti SERA.4005 alapunkti a alapunktides 1–11 loetletud asjaomaste punktide kohta kogu marsruudi ulatuses või marsruudi selle osa ulatuses, mille kohta lennuplaan on esitatud.

b) Õhusõidukite käitajad, lennuplaanide koostajad ja lennuliiklusteeninduse üksused, kes järgivad punkti SERA.4001 alapunkti c alapunkti 1 alapunktis i osutatud vajalikke juhiseid, peavad järgima järgmist:

1) 6. liites esitatud lennuplaani vormi täitmise juhend;

2) asjaomastes lennundusteabe kogumikes esitatud võimalikud piirangud.

c) Õhusõidukite käitajad või nende nimel tegutsevad agendid, kes kavatsevad lendu käitada vastavalt IFRile lennu ühel osal või kogu marsruudil ühtse Euroopa taeva õhuruumis, lisavad vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2023/1770 (*) lennuplaani asjaomasesse punkti punkti SERA.4005 alapunkti a alapunktis 4 nõutud õhusõiduki pardal olevate seadmete ja nende suutlikkuse asjaomase näitaja.

d) Nende õhusõidukite käitajad, mis ei ole varustatud vastavalt rakendusmäärusele (EL) 2023/1770, kes kavatsevad lendu käitada ühtse Euroopa taeva õhuruumis, lisavad lennuplaani asjaomasesse punkti vastavalt punkti SERA.4005 alapunkti a alapunktides 4 ja 15 nõutud õhusõiduki pardal olevate seadmete ja nende suutlikkuse asjaomase näitaja ning võimalikud erandid. Peale selle peab lennuplaan vajaduse korral sisaldama teavet kõikide ülejäänud punktide kohta, kui pädev asutus seda ette näeb või kui lennuplaani esitav isik seda muul põhjusel vajalikuks peab.

(*) Komisjoni 12. septembri 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/1770, millega kehtestatakse sätted ühtse Euroopa taeva õhuruumi kasutamiseks vajalike õhusõidukiseadmete kohta ja ühtse Euroopa taeva õhuruumi kasutamisega seotud käitamiseeskirjad ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 29/2009 ning rakendusmäärused (EL) nr 1206/2011, (EL) nr 1207/2011 ja (EL) nr 1079/2012 (ELT L 228, XX.9.2023, lk 39)“;

5) lisatakse punkt SERA.4013:

„**SERA.4013 Lennuplaani heakskiitmine**

a) IFRi kohaselt käitatava marsruudi osa puhul võtab võrgustiku haldaja ja lennuliiklusteeninduse büroo vajalikud meetmed tagamaks, et lennuplaani kättesaamisel või selle muutmisel oleks see:

1) kooskõlas kohaldatavate vormi- ja andmenõuetega;

2) täielik ja võimalikult täpne;

3) vajaduse korral lennuliiklusteenistustele vastuvõetavaks tehtud ning

4) vastu võetud (ka selles tehtud muudatused), millest on teatatud lennuplaani koostajale.

b) Lennujuhtimisüksused esitavad lennuplaanide ja nendega seotud ajakohastatud teadete (mille nad on võrgustiku haldajalt eelnevalt saanud) kohta võrgustiku haldajale lennuplaani kõik vajalikud muudatused, mis mõjutavad punkti SERA.4005 alapunkti a alapunktides 1–10 loetletud marsruudi või lennutasandiga seotud elemente, mis võivad mõjutada lennu ohutut käitamist. Lennujuhtimisüksus ei muuda ega tühista lennueelse etapi lennuplaani õhusõiduki käitajaga kooskõlastamata.

c) Võrgustiku haldaja edastab kõigile asjaomastele ATS-üksustele heakskiidetud lennuplaani ja kõik lennuplaani heakskiidetud lennueelsed muudatused, mis on tehtud punkti SERA.4005 alapunkti a alapunktides 1–10 loetletud elementides, ning nendega seotud ajakohastatud teated.

d) Võrgustiku haldaja edastab õhusõiduki käitajale kõik lennuplaanis tehtud vajalikud lennueelsed muudatused, mis mõjutavad punkti SERA.4005 alapunkti a alapunktides 1–10 loetletud, marsruudi või lennutasandiga seotud elemente, mis võivad mõjutada lennu ohutut käitamist, lennuplaanide ja nendega seotud varem saadud ajakohastatud teadete puhul.

e) Lennuplaani koostaja, kui ta ei ole õhusõiduki käitaja ega piloot, tagab, et lennuplaani heakskiitmise tingimused ja nende võimalikud vajalikud muudatused, millest IFRi kohaselt käitatava lennu osa puhul teatas(id) võrgustiku haldaja või lennuliiklusteeninduse bürood, tehakse kättesaadavaks lennuplaani esitanud õhusõiduki käitajale või piloodile.

f) Õhusõiduki käitaja tagab, et lennuplaani heakskiitmise tingimused ja nendesse tehtavad vajalikud muudatused, millest võrgustiku haldaja või lennuliiklusteeninduse büroo on teatanud lennuplaani koostajale, lisatakse kavandatud lennutoimingutesse ning edastatakse piloodile.

g) Enne lennutegevuse algust tagab õhusõiduki käitaja, et lennuplaani sisu vastab kavandatud lennutoimingutele.

h) Võrgustiku haldaja töötleb ja levitab lennuplaanides sisalduvat teavet kanalisammu 8,33 kHz võimelisuse kohta.

i) Punktides a–h sätestatud nõudeid ei kohaldata ICAO EUR-piirkonda mittekuuluvas ühtse Euroopa taeva õhuruumis.“;

6) punkt SERA.4015 asendatakse järgmisega:

„**SERA.4015.Lennuplaani muutmine**

a) Kõikidest IFR-lennu või kontrollitava VFR-lennu kohta esitatud lennuplaani muudatustest teavitatakse:

1) lennueelses etapis võrgustiku haldajat lendude puhul, mida kavatsetakse käitada vastavalt IFRile lennu ühel osal või kogu marsruudil, ning lennuliiklusteeninduse bürood nii kiiresti kui võimalik;

2) lennu ajal asjaomast lennuliiklusteeninduse üksust vastavalt punkti SERA.8020 alapunkti b sätetele.

Muude VFR-lendude puhul tuleb asjaomast lennuliiklusteeninduse üksust võimalikult kiiresti teavitada lennuplaani olulistest muudatustest.

b) Kui kontrollitav lend hilineb rohkem kui 30 minutit üle arvestusliku liikumise alguse või kui mittekontrollitav lend, mille kohta on esitatud lennuplaan, hilineb ühe tunni, muudetakse lennuplaani või esitatakse uus lennuplaan ning vana lennuplaan tühistatakse, olenevalt sellest, kumb on asjakohane. Kõigist IFR-lendude rohkem kui 15-minutilistest hilinemistest teavitatakse võrgustiku haldajat.

c) Õhusõiduki seadmete ja nende suutlikkuse staatuse muutumise korral lennul saadavad õhusõidukite käitajad või nende nimel tegutsevad agendid muudatusteate võrgustiku haldajale või lennuliiklusteeninduse büroodele, tehes lennuplaani vormi vastavasse kirjesse asjaomase märke.

d) Kui väljalennu ajal ei vasta kütusekogus või inimeste koguarv pardal enne väljalendu esitatud lennuplaanis sisalduvale teabele, tuleb seda käsitada lennuplaani olulise muudatusena ning lennuliiklusteeninduse üksust sellest teavitada.

e) Punktides a–d sätestatud nõudeid ei kohaldata ICAO EUR-piirkonda mittekuuluvas ühtse Euroopa taeva õhuruumis.“;

7) lisatakse 15. jaotis:

„*15. JAOTIS*

Lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside (CPDLC) protseduurid

SERA.15001 Andmeside algatamine ja selle ebaõnnestumine

a) Lennuliiklusteeninduse üksusega seotud sisselogimisaadress avaldatakse riiklikes lennundusteabe kogumikes.

b) Kui andmevahetusteenuse piirkonnale lähenevalt või seal asuvalt õhusõidukilt saadakse kehtiv andmeside algatamise taotlus, võtab lennuliiklusteeninduse üksus taotluse vastu ja kui tal on võimalik seda lennuplaaniga seostada, loob õhusõidukiga ühenduse.

c) Lennuliiklusteenuse osutaja kehtestab protseduurid andmeside algatamise tõrgete võimalikult kiireks lahendamiseks.

d) Õhusõiduki käitaja kehtestab protseduurid andmeside algatamise tõrgete võimalikult kiireks lahendamiseks.

SERA.15005 Lennujuhi ja piloodi vahelise andmeside (CPDLC) loomine

a) Selleks et tagada õhusõiduki side asjaomase lennujuhtimisüksusega, luuakse piisavalt aegsasti CPDLC.

b) Teave selle kohta, millal ja vajaduse korral kus tuleks õhu- või maapealsete süsteemide abil luua CPDLC, avaldatakse lennundusteabe ringkirjades või kogumikes.

c) Piloot peab olema võimeline kogu lennujuhtimisteenuse osutamise ajal välja selgitama lennujuhtimisüksuse, mis lennujuhtimisteenust osutab.

SERA.15010 CPDLC üleandmine

a) CPDLC üleandmisel alustatakse häälsidet ja CPDLC üleandmist samaaegselt.

b) Kui õhusõiduk viiakse lennujuhtimisüksusest, kus CPDLC on olemas, üle lennujuhtimisüksusesse, kus CPDLC puudub, algab CPDLC üleandmine üheaegselt häälside üleandmisega.

c) Kui CPDLC üleandmise katsel andmeasutuse muutudes on andmevahetussõnumeid, mille kohta ei ole saadud lõpetamisvastust, teavitatakse sellest lennujuhti. Kui lennujuht otsustab õhusõiduki üle anda, saamata piloodilt vastuseid ootel üleslingitud sõnumi(te)le, kasutab lennujuht üldjuhul häälsidet, et kõrvaldada ootel üleslingitud sõnumi(te)ga seoses igasugune kaheti mõistetavus.

SERA.15015 CPDLC-sõnumite koostamine

a) CPDLC-sõnumite tekst koostatakse standardses sõnumivormingus, lihtsas keeles või lühendite ja koodidena. Kui teksti pikkust saab asjakohaseid lühendeid ja koode kasutades lühendada, tuleb lihtsat keelt vältida. Tarbetuid sõnu ja väljendeid, näiteks viisakusväljendeid, ei kasutata.

b) Lennujuht ja piloot kasutavad CPDLC-sõnumite koostamisel standardsõnumielemente, vabatekstisõnumi elemente või nende kombinatsiooni. Vältida tuleb vabatekstisõnumi elementide kasutamist lennujuhtide või pilootide poolt.

c) Kui rakendatud CPDLC-sõnumite kogumi puhul ei nähta ette konkreetseid asjaolusid, võib pädev asutus käitajate ja teiste lennuliiklusteenuse osutajatega konsulteerides otsustada, et vabatekstisõnumi elementide kasutamine on vastuvõetav. Sel juhul määrab asjaomane pädev asutus vabatekstisõnumi iga elemendi puhul kindlaks kuva vormingu, kavandatud kasutuse ja atribuudid.

d) CPDLC-sõnum tohib koosneda kuni viiest sõnumielemendist, millest vaid kaks võivad sisaldada marsruudi lubamise muutujat.

e) Mitmeelemendiliste CPDLC-sõnumite koostamine

1) Kui mitmeelemendiline CPDLC-sõnum nõuab vastust, kohaldatakse vastust kõigi sõnumielementide suhtes.

2) Kui ühe sõnumielemendi lubamise sõnumit või mitme elemendi lubamise sõnumi mis tahes osa ei ole võimalik täita, saadab piloot kogu sõnumi kohta vastuse „UNABLE“.

3) Kui ühe- või mitmeelemendilise sõnumi lubamise taotluse ühtegi elementi ei saa heaks kiita, vastab vastutav töötleja sõnumiga „UNABLE“, mida kohaldatakse taotluse kõigi elementide suhtes. Kehtivat luba/kehtivaid lube ei korrigeerita.

4) Kui mitmeelemendilise sõnumi lubamise taotlust on võimalik rahuldada vaid osaliselt, vastab vastutav töötleja sõnumiga „UNABLE“, mida kohaldatakse taotluse kõigi sõnumielementide suhtes, ning lisab vajaduse korral põhjuse ja/või teabe selle kohta, millal võib loa saamist eeldada.

5) Kui ühe- või mitmeelemendilise sõnumi lubamise taotluse kõiki elemente on võimalik täita, vastab vastutav töötleja taotluse igale elemendile vastavate lubadega. Vastus antakse ühe üleslingitud sõnumina.

6) Kui CPDLC-sõnum sisaldab rohkem kui üht sõnumielementi ja sõnumi vastuseatribuut on „Y“, siis sisaldab üks vastussõnum vastavat arvu vastuseid samas järjekorras.

SERA.15020 CPDLC-sõnumitele vastamine

a) Kui pädev asutus ei ole kindlaks määranud teisiti, ei nõuta CPDLC-sõnumite häälega tagasilugemist.

b) Kui lennujuht või piloot suhtleb CPDLC kaudu, esitatakse vastus tavapäraselt CPDLC kaudu, välja arvatud juhul, kui edastatud CPDLC sõnumit on vaja parandada. Kui lennujuht või piloot suhtleb suuliselt, esitatakse vastus tavapäraselt suuliselt.

SERA.15025 CPDLC-sõnumite parandamine

a) Kui CPDLC-sõnumit on vaja parandada või kui sellise sõnumi sisu tuleb täpsustada, kasutavad lennujuht ja piloot õigete andmete väljastamiseks või vajalike selgituste andmiseks kõige asjakohasemaid olemasolevaid vahendeid.

b) Kui häälsidet kasutatakse sellise CPDLC-sõnumi parandamiseks, millele ei ole veel operatiivselt reageeritud, eelneb lennujuhi või piloodi häälsõnumile järgmine lause: „DISREGARD CPDLC (sõnumi liik) MESSAGE, BREAK“ — millele järgneb korrektne luba, juhis, teave või taotlus.

c) Eiratavale CPDLC-sõnumile osutamisel ja selle kindlaksmääramisel suhtutakse selle sõnastusse ettevaatlikult, et vältida lubamise, juhise, teabe või taotluse parandamise küsimusega seoses igasugust kaheti mõistetavust.

d) Kui operatiivset reageerimist nõudva CPDLC-sõnumi üle arutletakse seejärel kõne teel, saadetakse CPDLC-dialoogi nõuetekohase ühtlustamise tagamiseks asjakohane CPDLC-sõnumi lõpetamise vastus. Selleks on võimalik kas anda sõnumi saajale sõnaselge hääljuhis dialoog lõpetada või lubades süsteemil dialoogi automaatselt lõpetada.

SERA.15030 Lennujuhi andmesideprotseduurid hädaolukorras ning ohtude ja CPDLC-seadmete rikete korral

a) Kui lennujuhile või piloodile teatatakse, et lennujuhi ja piloodi vahelise ühe andmesidesõnumi saatmine ebaõnnestus, võtab lennujuht või piloot vastavalt vajadusele ühe järgmistest meetmetest:

1) kinnitab häälside kaudu meetmeid, mis asjaomase dialoogiga seoses võetakse, lisades teabe ette järgmise fraasi: „CPDLC MESSAGE FAILURE“;

2) saadab lennujuhi ja piloodi vahelise andmesideühenduse kaudu uuesti lennujuhi ja piloodi vahelise andmesidesõnumi, mille saatmine ebaõnnestus.

b) Lennujuhid, kes peavad edastama teabe lennujuhi ja piloodi vahelise andmesideühenduse maapealse süsteemi täieliku rikke kohta kõikidele jaamadele, mis on tõenäoliselt kuuldel, lisavad sellise teate ette üldkutsungi: „ALL STATIONS CPDLC FAILURE“ — millele järgneb teate edastava jaama kutsung.

c) Kui lennujuhi ja piloodi vaheline andmesideühendus katkeb ning sides naastakse hääle juurde, loetakse kõigi kohale toimetamata CPDLC-sõnumite saatmine ebaõnnestunuks ja kohale toimetamata sõnumeid sisaldavat kogu dialoogi taasalustatakse häält kasutades.

d) Kui lennujuhi ja piloodi vaheline andmesideühendus katkeb, kuid taastatakse enne vajadust naasta häälside juurde, loetakse kõigi kohale toimetamata CPDLC-sõnumite saatmine ebaõnnestunuks ja kohale toimetamata sõnumeid sisaldavat kogu dialoogi taasalustatakse CPDLC teel.

SERA.15035 CPDLC-süsteemi tahtlik väljalülitamine

a) Kui kavandatakse sidevõrgu või CPDLC maapealse süsteemi väljalülitamist, avaldatakse NOTAM-teade, et teavitada kõiki mõjutatud isikuid väljalülitamise ajavahemikust ja vajaduse korral kasutatavate häälsidesageduste üksikasjadest.

b) Õhusõidukit, mis suhtleb lennujuhtimisüksusega, teavitatakse hääle või CPDLC teel CPDLC-teenuse võimalikust eelseisvast kadumisest.

SERA.15040 CPDLC-taotluste kasutamise lõpetamine

a) Kui lennujuht nõuab, et kõik jaamad või konkreetne lend väldiksid CPDLC-taotluste saatmist piiratud aja jooksul, kasutatakse järgmist fraasi: ((kutsung) või ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(põhjus)].

b) CPDLC tavapärase kasutamise jätkamisest teatatakse järgmise fraasiga: ((kutsung) või ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

SERA.15045 CPDLC kasutamine õhk-maa-õhk-häälside rikke korral

CPDLC-ühenduse olemasolu lennuliiklusteeninduse üksuse ja õhusõiduki vahel ei tohiks takistada asjaomast pilooti ja lennujuhti algatamast ja tegemast kõiki vajalikke toiminguid õhk-maa-õhk-häälside rikke korral.

SERA.15050 CPDLC testimine

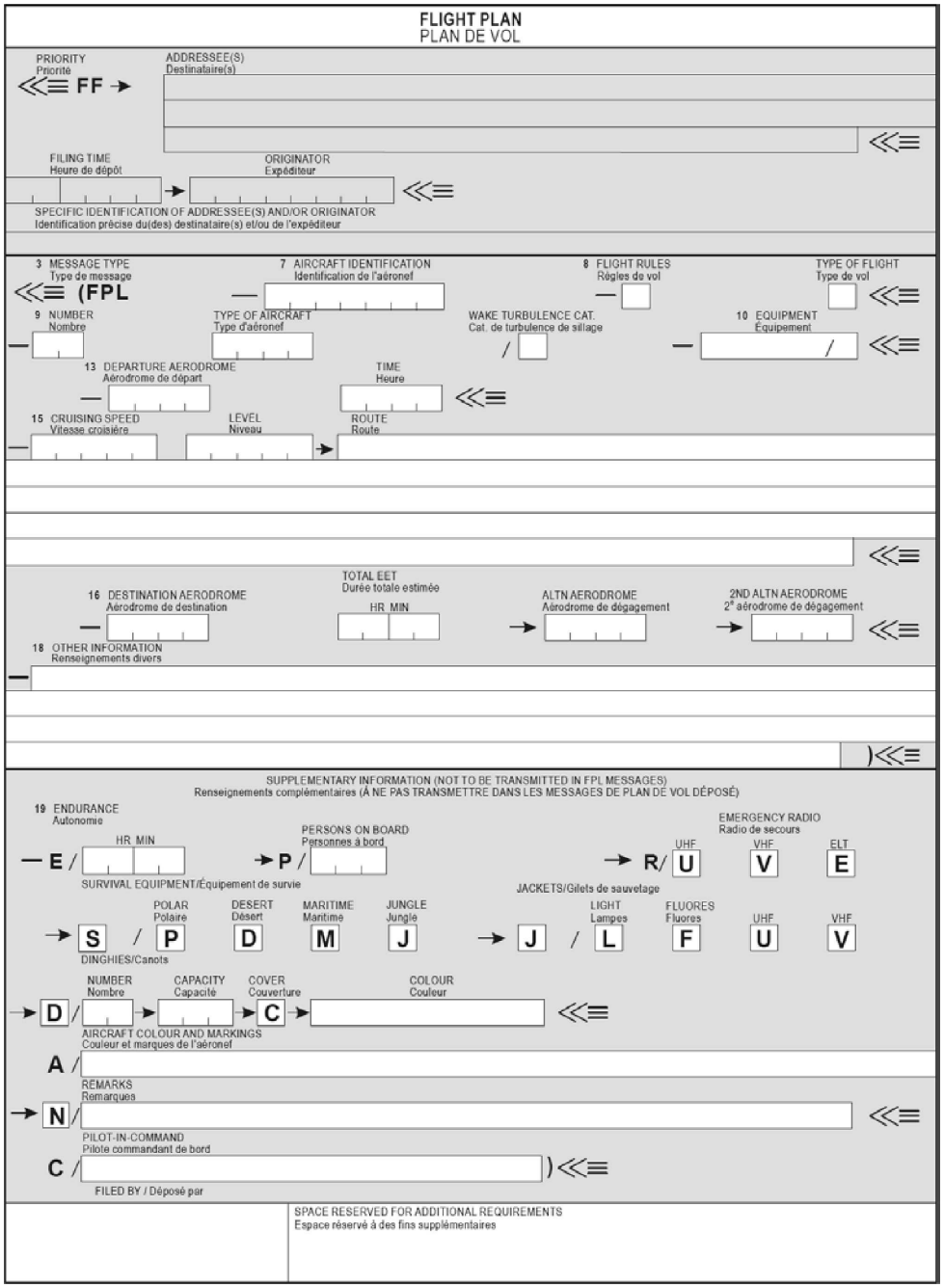
Kui CPDLC testimine õhusõidukil võib mõjutada õhusõidukile osutatavaid lennuliiklusteenuseid, toimub enne sellist testimist koordineerimine.“;

8) lisatakse 6. liide:

„6. liide

LENNUPLAANI KOOSTAMINE

1. **ICAO lennuplaani näidisvorm**



2. **Lennuplaani vormi täitmise juhend**

2.1. Üldist

Järgige täpselt ettenähtud vorminguid ja andmete täpsustamise viise.

Alustage andmete sisestamisel esimesest lahtrist. Kui on vaba ruumi, jätke see tühjaks.

Sisestage kõik kellaajad neljanumbrilise UTCna.

Sisestage kõik arvestuslikud lennuajad nelja numbriga (tunnid ja minutid).

Punkti 3 ees oleva varjutatud ala täidavad ATS- ja COM-talitused, välja arvatud juhul, kui vastutus lennuplaani teadete saatmise eest on delegeeritud.

2.2. ATS-andmete sisestamise juhend

Täitke allpool esitatud punktid 7–18 ja kui pädev asutus seda nõuab või seda peetakse muul viisil vajalikuks, siis punkt 19.

MÄRKIGE üks järgmistest õhusõidukitunnustest, mis ei ületa seitset (7) tähtnumbrilist märki, ilma sidekriipsude ja sümboliteta:

a) kui raadiosides kasutatav kutsung koosneb õhusõiduki käitaja ICAO raadiotelefonkoodist, millele järgneb lennutunnus (nt KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25): õhusõiduki käitaja ICAO tähis, millele järgneb lennutunnus (nt KLM511, NGA213, JTR25); või

b) õhusõiduki riikkondsus või ühtne tunnus ja registritunnus (nt EIAKO, 4XBCD, N2567GA), kui:

(1) raadiotelefonsides koosneb õhusõiduki kasutatav kutsung ainult sellest identifitseerimistunnusest (nt CGAJS) või sellele eelneb õhusõiduki käitaja ICAO raadiotelefonkood (nt BLIZZARD CGAJS);

(2) õhusõidukil puudub raadioseade.

Lennureeglid

MÄRKIGE üks järgmistest tähtedest, et tähistada nende lennueeskirjade kategooriat, mida piloot kavatseb järgida:

I – kui kogu lendu kavatsetakse käitada IFRi järgi; või

V – kui kogu lendu kavatsetakse käitada VFRi järgi; või

Y – kui lendu käitatakse algselt IFRi järgi, millele järgneb üks või mitu üksteisele järgnevat lennueeskirja muudatust; või

Z – kui lendu käitatakse algselt VFRi järgi, millele järgneb üks või mitu üksteisele järgnevat lennueeskirja muudatust.

Täpsustage punktis 15 punkt või punktid, kus kavatsetakse lennueeskirju muuta.

Lennu liik

MÄRKIGE üks järgmistest tähtedest, et tähistada lennu liiki, kui pädev asutus seda nõuab:

S – regulaarlennu puhul;

N – ebaregulaarse lennutransporditoimingu puhul;

G – üldlennunduse puhul;

M – sõjalennu puhul;

X – kui tegemist ei ole ühegi eespool määratletud kategooriaga.

Täpsustage punktis 18 märke STS järel lennu staatus või vajaduse korral selleks, et tähistada lennuliiklusteeninduse poolse erikäitlemise muud põhjused, punktis 18 märke RMK järel põhjus.

Õhusõidukite arv (1 või 2 tähemärki)

Kui õhusõidukeid on rohkem kui üks, MÄRKIGE nende arv.

Õhusõiduki tüüp (2–4 tähemärki)

MÄRKIGE dokumendi 8643 punktis „Õhusõiduki tüübitähised“ täpsustatud asjakohane tähis VÕI kui sellist tähist ei ole määratud või tegemist on rohkem kui üht tüüpi lennukite grupilennuga, MÄRKIGE ZZZZ ja TÄPSUSTAGE punktis 18 õhusõidukite (arvud ja) tüüp/tüübid(s), millele eelneb „TYP/“

Keerisjälje kategooria (1 tähemärk)

MÄRKIGE õhusõiduki keerisjälje kategooria tähistamiseks kaldkriips, millele järgneb üks järgmistest tähtedest:

J – SUPER, et märkida õhusõiduki tüüp vastavalt ICAO dokumendi 8643 „Õhusõiduki tüübitähised“ viimasele väljaandele;

H – HEAVY, et märkida õhusõiduki tüüp, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 136 000 kg või rohkem, välja arvatud ICAO dokumendis 8643 kategoorias SUPER (J) loetletud õhusõiduki tüübid;

M – MEDIUM, et märkida õhusõiduki tüüp, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on alla 136 000 kg, kuid üle 7 000 kg;

L – LIGHT, et märkida õhusõiduki tüüp, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on kuni 7 000 kg.

Suutlikkus hõlmab järgmisi elemente:

a) asjaomaste hooldatavate seadmete olemasolu õhusõiduki pardal;

b) lennumeeskonna kvalifikatsioonile vastavad seadmed ja suutlikkus ning

c) vajaduse korral pädeva asutuse luba.

Raadio-, navigatsiooni- ja lähenemisseadmed ja -suutlikkus

MÄRKIGE järgmistest tähtedest üks:

N – kui lennataval marsruudil ei ole kaasas raadio-, navigatsiooni- ja lähenemisseadmeid või need on kasutuskõlbmatud; või

S – kui lennataval marsruudil on kaasas ja kasutuskõlblikud raadio-, navigatsiooni- ja lähenemisseadmed; ja/või

MÄRKIGE üks või mitu järgmistest tähtedest, et märkida olemasolevad kasutuskõlblikud raadio-, navigatsiooni- ja lähenemisseadmed ning -suutlikkus:

A	maapealse tugijaamaga satelliitmaandumissüsteem	**J7**	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV + SBAS)	**K**	MLS
C	Loran C	**L**	ILS
D	DME	**M1**	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	**M2**	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	**M3**	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	**O**	VOR

G	GNSS. Kui lennu mis tahes osa kavatsetakse käitada IFRi järgi, viitab see GNSSi vastuvõtjatele, mis vastavad ICAO 10. lisa I köite nõuetele	**P1**	CPDLC RCP 400
		P2	CPDLC RCP240
		P3	SATVOICE RCP 400
H	HF RTF	**P4-P9**	reserveeritud RCP jaoks
I	inertsiaalnavigatsioon	**R**	PBN heakskiiduga
J1	CPDLC ATN VDL režiim 2	**T**	TACAN
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	**U**	UHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL režiim A	**V**	VHF RTF
J4	CPDLC FANS 1/A VDL režiim 2	**W**	RVSM heakskiiduga
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	**X**	MNPS heakskiiduga
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	**Y**	VHF 8,33 kHz kanalisammu võimelisusega
		Z	Muud pardal olevad seadmed või muu suutlikkus

Kõik eespool nimetamata tähtnumbrilised märgid on reserveeritud.

Seireseadmed ja -suutlikkus

MÄRKIGE **N** kui lennataval marsruudil ei ole kaasas seireseadmeid või need on kasutuskõlbmatud;

VÕI

MÄRKIGE üks või mitu järgmistest tunnustest (kuni 20 tähemärki), et kirjeldada pardal olevaid kasutuskõlblikke seireseadmeid ja/või -suutlikkust:

SSR režiimid A ja C

A – Transponder – režiim A (4 numbrit – 4 096 koodi)

C – Transponder – režiim A (4 numbrit – 4 096 koodi) ja režiim C

SSR režiim S

E – Transponder – režiimi S suutlikkus, sealhulgas õhusõiduki identifitseerimise, rõhkkõrguse ja laiendatud skvitter-andmeedastuse (ADS-B) suutlikkus

H – Transponder – režiimi S suutlikkus, sealhulgas õhusõiduki identifitseerimise, rõhkkõrguse ja tõhustatud seiresuutlikkus

I – Transponder – režiimi S suutlikkus, sealhulgas õhusõiduki identifitseerimise suutlikkus, kuid rõhkkõrguse suutlikkuseta

L – Transponder – režiimi S suutlikkus, sealhulgas õhusõiduki identifitseerimise, rõhkkõrguse, laiendatud skvitter-andmeedastuse (ADS-B) ja tõhustatud seiresuutlikkus

P – Transponder – režiimi S suutlikkus, sealhulgas rõhkkõrguse suutlikkus, kuid õhusõiduki identifitseerimise suutlikkuseta

S – Transponder – režiimi S suutlikkus, sealhulgas nii rõhkkõrguse kui ka õhusõiduki identifitseerimise suutlikkus

X – Transponder – režiimi S suutlikkus, kuid õhusõiduki identifitseerimise ja rõhkkõrguse suutlikkuseta

ADS-B

B1 – ADS-B vastava 1 090 MHz ADS-B „väljuva“ suutlikkusega

B2 – ADS-B vastava 1 090 MHz ADS-B „väljuva“ ja „siseneva“ suutlikkusega

U1 – ADS-B „väljuva“ suutlikkusega, kasutades UATd

U2 – ADS-B „väljuva“ ja „siseneva“ suutlikkusega, kasutades UATd

V1 – ADS-B „väljuva“ suutlikkusega, kasutades VDLi režiimi 4

V2 – ADS-B „väljuva“ ja „siseneva“ suutlikkusega, kasutades VDLi režiimi 4

ADS-C

D1 – ADS-C koos FANS 1/A suutlikkusega

G1 – ADS-C koos ATN suutlikkusega

Eespool nimetamata tähtnumbrilised märgid on reserveeritud.

MÄRKIGE ICAO neljatäheline väljumislennuvälja asukohatähis vastavalt dokumendile 7910 „Asukohatähised“

VÕI kui asukohatähist ei ole määratud,

MÄRKIGE ZZZZ ja TÄPSUSTAGE punktis 18:

— lennuvälja nimi ja asukoht, millele eelneb DEP/; või

— kui õhusõiduk ei ole lennuväljalt väljunud: marsruudi esimene punkt või markerraadiomajakas, millele eelneb DEP/...;

— – kui lennuplaan on saadud lennus olevalt õhusõidukilt,

MÄRKIGE AFIL ja TÄPSUSTAGE punktis 18 selle ATS-üksuse ICAO neljatäheline asukohatähis, millelt on võimalik saada täiendavaid andmeid lennuplaani kohta, millele eelneb DEP/.

SEEJÄREL ILMA TÜHIKUTA

MÄRKIGE enne väljumist esitatud lennuplaani puhul arvestuslik liikumise algus või lennus olevalt õhusõidukilt saadud lennuplaani puhul lennuplaanis märgitud marsruudi esimesse punkti saabumise tegelik või arvestuslik aeg.

MÄRKIGE *esimene reisilennukiirus* vastavalt punktile a ja *esimene reisilennutasand* vastavalt punktile b, tühikuta.

SEEJÄREL, järgides noolt, MÄRKIGE marsruudi kirjeldus vastavalt punktile c.

a) *Reisilennukiirus (kuni 5 tähemärki)*

MÄRKIGE lennu esimese osa või kogu lennuosa *tegelik õhkkiirus*:

kilomeetrit tunnis: K, millele järgneb neli numbrit (nt K0830), või

sõlme: N, millele järgneb neli numbrit (nt N0485), või

tegelik Machi arv, kui pädev asutus on nii ette näinud, lähima sajandikuni: M, millele järgneb kolm numbrit (nt M082).

b) *Reisilennutasand (kuni 5 tähemärki)*

MÄRKIGE lennatava marsruudi esimese osa või kogu lennuosa kavandatud reisilennutasand:

lennutasand: F, millele järgneb kolm numbrit (nt F085; F330), *või*

standardne meetriline *tase kümnetes meetrites,* kui pädev asutus on nii ette näinud: S, millele järgneb neli numbrit (nt S1130), *või*

kõrgus sadades jalgades: A, millele järgneb kolm numbrit (nt A045; A100), või

kõrgus kümnetes meetrites: M, millele järgneb neli numbrit (nt M0840), või

lennujuhita VFR-lendude puhul tähed VFR.

c) *Marsruut (sh kiirustaseme ja/või lennueeskirjade muutused)*

Lennud määratud ATS-marsruutidel

MÄRKIGE, kui väljumislennuväli asub ATS-marsruudil või on sellega ühendatud: esimese ATS-marsruudi tähis,

VÕI kui väljumislennuväli ei asu ATS-marsruudil ega ole sellega ühendatud: tähed DCT, millele järgneb esimese ATS-marsruudiga ühinemise punkt, millele järgneb ATS-marsruudi tähis.

SEEJÄREL

MÄRKIGE iga punkt, kus kavatsetakse alustada kiiruse ja/või taseme muutmist või muuta ATS-marsruudi ja/või lennueeskirju,

MILLELE JÄRGNEB IGAL JUHUL

ATS-marsruudi järgmise segmendi tähis, isegi kui see on sama, mis eelmine,

VÕI DCT, kui lend järgmisesse punkti toimub väljaspool määratud marsruuti, välja arvatud juhul, kui mõlemad punktid on kindlaks määratud geograafiliste koordinaatidega.

Lennud väljaspool määratud ATS-marsruute

MÄRKIGE punktid, mis tavaliselt ei ole teineteisest üle 30 lennuminuti või 370 km (200 nm) kaugusel, kaasa arvatud kõik punktid, kus kavatsetakse muuta kiirust, lennutaset, lennusuunda või lennueeskirju,

VÕI, pädeva(te) asutus(t)e nõudmisel,

MÄÄRAKE KINDLAKS lennurada, mida kasutatakse peamiselt ida-lääne-suunaliselt 70° põhjalaiuse ja 70° lõunalaiuse vahel, võttes aluseks olulised punktid, mis moodustuvad pool- või täislaiuskraadide lõikepunktidest meridiaanidega, mis asuvad 10 pikkuskraadiste vahedega. Lendude puhul, mida käitatakse väljaspool neid laiuskraade, määratakse lennurajad kindlaks oluliste punktidega, mis moodustuvad laiuskraadide ja tavaliselt 20 pikkuskraadiste vahedega meridiaanide lõikepunktidest. Oluliste punktide vaheline lennukaugus ei ületa võimaluse korral üht tundi. Vajaduse korral määratakse kindlaks täiendavad olulised punktid.

Lendude puhul, mis toimuvad peamiselt põhja-lõuna-suunaliselt, määratakse lennurajad kindlaks oluliste punktidega, mis moodustuvad tervete pikkuskraadide ja viiekraadise vahekaugusega määratud laiuskraadide lõikumisel.

MÄRKIGE DCT järjestikuste punktide vahel, välja arvatud juhul, kui mõlemad punktid on kindlaks määratud geograafiliste koordinaatide või peilingu ja kauguse alusel.

KASUTAGE AINULT allpool punktides (1)–(5) esitatud konventsioone ja ERALDAGE iga alapunkt tühikuga.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

Marsruudile või marsruudilõigule määratud kodeeritud tähis, sealhulgas vajaduse korral standardsele väljumis- või saabumismarsruudile määratud kodeeritud tähis (nt BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

Punktile määratud kodeeritud tähis (2–5 tähemärki) (nt LN, MAY, HADDY)

või kui kodeeritud tähist ei ole määratud: üks järgmistest viisidest:

— Ainult kraadid (7 tähemärki):

2 numbrit, millega kirjeldatakse laiust kraadides, millele järgneb „N“ (põhja-) või „S“ (lõuna-), millele järgnevad 3 numbrit, millega kirjeldatakse pikkust kraadides, millele järgneb „E“ (ida-) või „W“ (lääne-). Vajaduse korral lisage õige arvu numbrite saamiseks nulle, nt 46N078 W.

— Kraadid ja minutid (11 tähemärki):

4 numbrit, millega kirjeldatakse laiust kraadides ning minutikümnetes ja minutites, millele järgneb „N“ (põhja-) või „S“ (lõuna-), millele järgnevad 5 numbrit, millega kirjeldatakse pikkust kraadides ning minutikümnetes ja minutites, millele järgneb „E“ (ida-) või „W“ (lääne-). Vajaduse korral lisage õige arvu numbrite saamiseks nulle, nt 4620N07805 W.

— Peiling ja kaugus viitepunktist:

Viitepunkti määrang, millele järgneb punktist võetud peiling 3 numbri kujul, millega kirjeldatakse magnetkraade, millele järgneb punkti kaugus 3 numbrina, millega väljendatakse kaugust meremiilides. Suure laiuskraadiga piirkondades, kus pädev asutus on kindlaks teinud, et osutus magnetkraadidele on ebapraktiline, võidakse kasutada tegelikke kraade. Vajaduse korral lisage õige arvu numbrite saamiseks nulle — nt punkt peilinguga 180 magnetkraadi 40 nm kaugusel VORist „DUB“ tuleks kirjendada kui DUB180040.

(3) Change of speed or level (maximum 21 characters)

Punkt, kus kavatsetakse alustada kiiruse muutmist (5 % tegelikust õhkkiirusest või 0,01 Mach või rohkem) või lennutaseme muutmist, väljendatuna täpselt nagu eespool punktis 2, millele järgneb kaldkriips ja nii reisilennu kiirus kui ka -tasand, väljendatuna täpselt nagu eespool punktides (a) ja (b), tühikuta, isegi juhul, kui neist suurustest muudetakse vaid üht.

Näited: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805 W/N0500F350

46N078 W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules (maximum 3 characters)

Punkt, kus kavatsetakse lennueeskirju muuta, väljendatuna täpselt nagu eespool punktides 2 või 3 vastavalt vajadusele, millele järgneb tühik ja üks järgmistest:

VFR, kui IFRilt minnakse VFRile

IFR, kui VFRilt minnakse IFRile

Näited: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

Täht C, millele järgneb kaldkriips; SEEJÄREL punkt, kus kavatsetakse alustada reisitõusu, väljendatuna täpselt nagu eespool punktis 2, millele järgneb kaldkriips; SEEJÄREL reisitõusu ajal hoitav kiirus, väljendatuna täpselt nagu eespool punktis a, millele järgnevad kaks taset, millega määratakse kindlaks reisitõusu ajal hoitav kiht, kumbki tase väljendatuna täpselt nagu eespool punktis b, või tase, millest kõrgemal reisitõusu kavatsetakse, millele järgnevad tähed PLUS ilma tühikuta nende vahel.

Näited: C/48N050 W/M082F290F350

C/48N050 W/M082F290PLUS

C/52N050 W/M220F580F620

Sihtlennuväli ja üldlennuaeg (8 tähemärki)

MÄRKIGE ICAO neljatäheline sihtlennuvälja asukohatähis vastavalt dokumendile 7910 „Asukohatähised“

VÕI kui asukohatähist ei ole määratud,

MÄRKIGE ZZZZ ja TÄPSUSTAGE punktis 18 lennujaama nimi ja asukoht, millele eelneb DEST/.

SEEJÄREL ILMA TÜHIKUTA

MÄRKIGE arvestuslik üldlennuaeg.

Sihtlennuvälja varulennuväli

MÄRKIGE Mitte üle kahe sihtlennuvälja varulennuvälja ICAO neljatäheline/-sed asukohatähis(ed) vastavalt dokumendile 7910 „Asukohatähised“, eraldatuna tühikuga,

VÕI kui sihtlennuvälja varulennuvälja(de)le ei ole määratud asukohatähist/-tähiseid,

MÄRKIGE ZZZZ ja TÄPSUSTAGE punktis 18 sihtlennuvälja varulennuvälja(de) nimi ja asukoht, millele eelneb ALTN/.

Sidekriipse või kaldkriipse tohib kasutada ainult vastavalt allpool kirjeldatule.

MÄRKIGE **0** (null), kui muud teavet ei ole,

VÕI, mistahes muu vajalik teave allpool esitatud järjestuses sobiva näitaja kujul, mis valitakse allpool kindlaksmääratud näitajate hulgast, millele järgneb kaldkriips ja esitatav teave:

STS/ lennuliiklusteeninduse poolse erikäitlemise põhjus, nt otsingu- ja päästemissioon:

- **ALTRV**: kõrguse reserveeringuga lend;
- **ATFMX**: lend, mille kohta pädev asutus on heaks kiitnud erandi lennuliiklusvoogude juhtimise meetmetest;
- **FFR**: tuletõrje;
- **FLTCK**: navigatsioonivahendite kalibreerimise eesmärgil toimuv kontroll-lend;
- **HAZMAT**: ohtlikke materjale vedav lend;
- **HEAD**: riigipea staatusega isiku lend;
- **HOSP**: meditsiiniasutuste teatatud meditsiiniline lend;
- **HUM**: humanitaarmissioonil sooritatav lend;

MARSA: lend, mille puhul võtab sõjalennukite eraldamise eest vastutuse sõjaväeüksus;

MEDEVAC: evakuatsioonilend elu ohustavas meditsiinilises hädaolukorras;

NONRVSM: vähendatud kõrgushajutusmiinimumita lend, mida kavatsetakse käitada vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga õhuruumis;

SAR: otsingu- ja päästemissiooniga seotud lend ning

STATE: sõjaväe, tolli või politseiga seotud lend.

Lennuliiklusteenistuse poolse erikäitlemise muud põhjused märgitakse tähise „RMK/“ all.

PBN/ Märge RNAV- ja/või RNP-suutlikkuse kohta. Lisage nii palju allpool esitatud tunnuseid kui lennu puhul vaja, kuni 8 märget, st kokku kuni 16 tähemärki.

RNAV SPETSIFIKATSIOONID

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	RNAV 2 kõik lubatud andurid
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 kõik lubatud andurid	**C3**	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	**C4**	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	**D1**	RNAV 1 kõik lubatud andurid
B5	RNAV 5 INS või IRS	**D2**	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	**D3**	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

RNP SPETSIFIKATSIOONID

L1	RNP 4	**S1**	RNP APCH
		S2	RNP APCH + BARO-VNAV
O1	Baas-RNP 1 kõik lubatud andurid		
O2	Baas-RNP 1 GNSS	**T1**	RNP AR APCH koos RFiga (vajalik eriluba)
O3	Baas-RNP 1 DME/DME	**T2**	RNP AR APCH ilma RFita (vajalik eriluba)
O4	Baas-RNP 1 DME/DME/IRU		

Eespool nimetamata tähtnumbrilised kombinatsioonid on reserveeritud.

NAV/ Punktis PBN/nimetamata olulised andmed navigatsiooniseadmete kohta, nagu nõuab pädev asutus.

Märkige selle näitaja all GNSSi tugisüsteem, jättes kahe või enama tugimeetodi (nt NAV/GBAS SBAS) vahele tühiku.

Märkige EURPRNAV, kui õhusõiduki heakskiidetud P-RNAV tugineb asukoha kindlaksmääramisel üksnes VOR/DME-le.

COM/ Märkige punktis 10 a) nimetamata sideseadmed ja -suutlikkus.

DAT/ Märkige punktis 10 a) nimetamata andmesideseadmed ja -suutlikkus või „CPDLCX“, et märkida erand nõudest varustada õhusõiduk CPDLC-ATN-B1-ga.

SUR/ Märkige punktis 10 b) nimetamata seireseadmed ja -suutlikkus. Märkige lennu kohta nii palju RSP-spetsifikatsioone kui vajalik, kasutades tähist (tähiseid) ilma tühikuta. Mitu RSP-spetsifikatsiooni eraldatakse tühikuga. Näide: RSP180 RSP400.

Märkige EUADSBX, EUEHSX, EUELSX või nende kombinatsioon, et osutada erandile, mis on tehtud nõudest varustada õhusõiduk SSR režiimi S transpondrite või ADS-B saatjatega.

DEP/ Väljumislennuvälja nimi ja asukoht, kui punkti 13 on märgitud ZZZZ, või ATS-üksus, millelt on võimalik saada täiendavaid andmeid lennuplaani kohta, kui punkti 13 on märgitud AFIL. Asjaomastes lennundusteabe kogumikes loetlemata lennuväljade puhul märkige asukoht järgmiselt:

4 numbriga, millega kirjeldatakse laiust kraadides ning minutikümnetes ja minutites, millele järgneb „N“ (põhja-) või „S“ (lõuna-), millele järgnevad 5 numbrit, millega kirjeldatakse pikkust kraadides ning minutikümnetes ja minutites, millele järgneb „E“ (ida-) või „W“ (lääne-). Vajaduse korral lisage õige arvu numbrite saamiseks nulle, nt 4620N07805 W (11 tähemärki).

VÕI, Peiling ja kaugus lähimast olulisest punktist järgmiselt:

Olulise punkti määrang, millele järgneb punktist võetud peiling 3 numbri kujul, millega kirjeldatakse magnetkraade, millele järgneb punkti kaugus 3 numbrina, millega väljendatakse kaugust meremiilides. Suure laiuskraadiga piirkondades, kus pädev asutus on kindlaks teinud, et osutus magnetkraadidele on ebapraktiline, võidakse kasutada tegelikke kraade. Vajaduse korral lisage õige arvu numbrite saamiseks nulle, nt punkt peilinguga 180 magnetkraadi 40 nm kaugusel VORist „DUB“ tuleks kirjendada kui DUB180040.

VÕI kui õhusõiduk ei ole lennuväljalt väljunud: marsruudi esimene punkt (nimi või laius-/pikkuskraad) või markerraadiomajakas.

DEST/ Kui punkti 16 on märgitud ZZZZ, sihtlennuvälja nimi ja asukoht. Asjakohases lennundusteabe kogumikus nimetamata lennuväljade puhul märkige asukoht laius-/pikkuskraadides või peiling ja kaugus lähimast olulisest punktist, nagu on kirjeldatud eespool punktis DEP/.

DOF/ Lennu väljumiskuupäev 6-märgilises vormingus (AAKKPP, kus AA on aasta, KK on kuu ja PP on päev).

REG/ õhusõiduki riikkondsus või ühtne tunnus ja registritunnus, kui see erineb punktis 7 esitatud õhusõiduki tunnusest.

EET/ Olulised punktid või lennuinfopiirkonna piiritähised ja arvutuslikud lennuajad stardist selliste punktideni või lennuinfopiirkonna piiritähisteni, kui see on ette nähtud piirkondlike aeronavigatsioonilepingutega või pädeva asutuse poolt.

Näited: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ SELCAL-kood vastavalt varustatud õhusõidukitele.

TYP/ Kui punkti 9 on märgitud ZZZZ: õhusõiduki(te) tüüp/tüübid, millele eelneb/eelnevad vajaduse korral tühikuta õhusõidukite arv(ud) ja mis on eraldatud ühe tühikuga.

Näide: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Õhusõiduki aadress (väljendatuna kuuest (6) kuueteistkümnendmärgist koosneva tähtnumbrilise koodina), kui pädev asutus seda nõuab. Näide: „F00001“ on ICAO hallatavas konkreetses plokis sisalduv madalaim õhusõiduki aadress.

DLE/ Marsruudil hilinemine või ootamine: märkige oluline/-sed punkt(id) marsruudil, kus hilinemine kavandatult aset leiab, millele järgneb hilinemise pikkus, kasutades 4-numbrilist aega tundides ja minutites (ttmm).

Näide: DLE/MDG0030

OPR/ Õhusõiduki käitaja ICAO tähis või nimi, kui see erineb punktis 7 esitatud õhusõiduki tunnusest.

ORGN/ Koostaja 8-täheline AFTN-aadress või muud asjaomased kontaktandmed, kui lennuplaani koostajat ei pruugi olla võimalik hõlpsasti tuvastada, nagu nõuab pädev asutus.

PER/ Õhusõiduki suutlikkusandmed, mis märgitakse ainsa tähega vastavalt dokumendile Aeronavigatsiooniteenuste protseduurid — Õhusõiduki käitamine (PANS-OPS, dokument 8168), I osa — Lennuprotseduurid, kui seda nõuab pädev asutus.

ALTN/ Kui punkti 16 on märgitud ZZZZ, sihtlennuvälja varulennuvälja(de) nimi/nimed ja asukoht/asukohad. Asjakohases lennundusteabe kogumikus nimetamata lennuväljade puhul märkige asukoht laius-/pikkuskraadides või peiling ja kaugus lähimast olulisest punktist, nagu on kirjeldatud eespool punktis DEP/.

RALT/ Marsruudi varulennuvälja(de) ICAO 4-täheline tähis/-ed vastavalt dokumendile 7910 „Asukohatähised“; asukohatähise puudumisel marsruudi varulennuvälja(de) nimi/nimed. Asjakohases lennundusteabe kogumikus nimetamata lennuväljade puhul märkige asukoht laius-/pikkuskraadides või peiling ja kaugus lähimast olulisest punktist, nagu on kirjeldatud eespool punktis DEP/.

TALT/ Stardi varulennuvälja(de) ICAO 4-täheline/tähelised tähis/-ed vastavalt dokumendile 7910 „Asukohatähised“ või asukohatähise puudumisel stardi varulennuvälja nimi. Asjakohases lennundusteabe kogumikus nimetamata lennuväljade puhul märkige asukoht laius-/pikkuskraadides või peiling ja kaugus lähimast olulisest punktist, nagu on kirjeldatud eespool punktis DEP/.

RIF/ Muudetud sihtlennuvälja marsruudi üksikasjad, millele järgneb lennuvälja ICAO 4-täheline asukohatähis. Muudetud marsruudile taotletakse lennul uus luba.

Näited: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ lennu minimaalne nähtavus rajal väljendatuna 3 numbriga.

RFP/ vormingus „Q“ esitatud asenduslennuplaanide arv, millele järgneb 1 number, millega korratakse asendamist.

Näited: RFP/Q2.

RMK/ Muud lihtsas keeles märkused, kui pädev asutus seda nõuab või vajalikuks peab.

Kütusekogus

E/järele MÄRKIGE 4-numbriline rühm, mis näitab kütusekogust tundides ja minutites.

Pardal olevate inimeste arv

P/järele MÄRKIGE pardal olevate isikute (reisijate ja meeskonna) koguarv, kui pädev asutus seda nõuab. MÄRKIGE TBN (teatada), kui isikute koguarv ei ole esitamise ajal teada.

Avarii- ja päästevarustus

R/	(RAADIO) TÕMMAKE MAHA U, kui puudub UHF sagedusel 243,0 MHz. TÕMMAKE MAHA V, kui puudub VHF sagedusel 121,5 MHz. TÕMMAKE MAHA E, kui puudub avariimajakas (ELT).
S/(PÄÄSTEVARUSTUS)	TÕMMAKE MAHA kõik sümbolid, kui pardal puudub päästevarustus. TÕMMAKE MAHA P, kui pardal puudub polaarpäästevarustus. TÕMMAKE MAHA D, kui pardal puudub kõrbepäästevarustus. TÕMMAKE MAHA M, kui pardal puudub merepäästevarustus. TÕMMAKE MAHA J, kui pardal puudub džunglipäästevarustus.
J/(VESTID)	TÕMMAKE MAHA kõik sümbolid, kui pardal puuduvad päästevestid. TÕMMAKE MAHA L, kui päästevestid ei ole varustatud tuledega. TÕMMAKE MAHA F, kui päästevestid ei ole kaetud fluorestseiiniga. TÕMMAKE MAHA U või V või mõlemad, nagu eespool näites R/, et märkida vestide raadiovõimekus (kui see on olemas).
D/(PAADID) (ARV)	TÕMMAKE MAHA sümbolid D ja C, kui pardal puuduvad paadid; või MÄRKIGE pardal olevate paatide arv; ning (MAHUTAVUS) – MÄRKIGE kõikidesse pardal olevatesse paatidesse mahtuvate reisijate koguarv; ning (KINNINE) – TÕMMAKE MAHA sümbol C, kui paadid ei ole kinnised; ning (VÄRV) – MÄRKIGE nende olemasolul paatide värv.
A/(ÕHUSÕIDUKI VÄRV JA MÄRGISTUSED)	MÄRKIGE õhusõiduki värv ja olulised märgistused.
N/(MÄRKUSED)	TÕMMAKE MAHA sümbol N, kui märkused puuduvad, või MÄRKIGE muu pardal olev päästevarustus ja muud märkused päästevarustuse kohta.
C/(PILOOT)	MÄRKIGE õhusõiduki kapteni nimi.

2.3. Esitaja

MÄRKIGE lennuplaani esitanud üksuse, ameti või isiku nimi.“