

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/1185 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 20ής Ιουλίου 2016

για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 όσον αφορά την επικαιροποίηση και τη συμπλήρωση των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας (SERA Μέρος Γ), και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 730/2006

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 8β παράγραφος 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004, η Επιτροπή εκδίδει κανόνες εφαρμογής για τους κανόνες αέρος και για την ομοιόμορφη εφαρμογή της ταξινόμησης του εναέριου χώρου. Οι κανόνες αέρος της Ένωσης έχουν αναπτυχθεί σε δύο φάσεις. Στην πρώτη φάση (SERA Μέρος Α), η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Eurocontrol, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (ο «Οργανισμός») και ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ») προετοίμασαν τη μεταφορά του παραρτήματος 2 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία («Σύμβαση του Σικάγου») στο δίκαιο της Ένωσης. Στη δεύτερη φάση (SERA Μέρος Β), οι σχετικές διατάξεις των παραρτημάτων 3 και 11 της σύμβασης του Σικάγου μεταφέρθηκαν στο δίκαιο της Ένωσης. Αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας ήταν ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής⁽³⁾, ο οποίος συνδυάζει και τα δύο εν λόγω Μέρη Α και Β σε μια νομοθετική πράξη της Ένωσης.
- (2) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 πρέπει πλέον να συμπληρωθεί με την ενσωμάτωση των σχετικών εναπομένουσών διατάξεων του ΔΟΠΑ και συγκεκριμένα εκείνων που καθορίζονται στο παράρτημα 10 της σύμβασης του Σικάγου και στο έγγραφο 4444 (PANS-ATM), οι οποίες προβλέπουν κανόνες αέρος και δεν έχουν ακόμη μεταφερθεί στο δίκαιο της Ένωσης.
- (3) Οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να υποστηρίζουν και να συμπληρώνουν τους κανόνες για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι περιλαμβάνονται στο παράρτημα 10 τόμος II και στο παράρτημα 11 της σύμβασης του Σικάγου, στο έγγρ. 4444 του ΔΟΠΑ (PANS ATM) και στις κοινές απαιτήσεις που καθορίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ώστε να εξασφαλιστεί η συνοχή της παροχής υπηρεσιών με τις ενέργειες των χειριστών και των λοιπών φορέων βάσει του παρόντος κανονισμού.
- (4) Επιπλέον, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 θα πρέπει να εναρμονισθεί με τους κανονισμούς της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 965/2012⁽⁴⁾ και (ΕΕ) αριθ. 139/2014⁽⁵⁾, ώστε να εξασφαλιστεί συνεκτική προσέγγιση όσον αφορά τη ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.

⁽²⁾ ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

⁽³⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής, της 26ης Σεπτεμβρίου 2012, για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010 (ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2014, σ. 1).

- (5) Για τον ίδιο λόγο και προκειμένου να εξασφαλιστεί φιλικότερη προς τον χρήστη παρουσίαση των εφαρμοστέων κανόνων, οι κανόνες που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 730/2006 της Επιτροπής ⁽¹⁾ θα πρέπει να ενσωματωθούν στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012.
- (6) Επομένως, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 730/2006 θα πρέπει να καταργηθεί.
- (7) Θα πρέπει να προβλεφθεί επαρκής μεταβατική περίοδος, προκειμένου τα κράτη μέλη, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη να μπορέσουν να εφαρμόζουν ορθώς τον παρόντα κανονισμό, μεταξύ άλλων, με τη δημοσίευση των νέων διαδικασιών και με την εκπαίδευση των χειριστών και του εμπλεκόμενου προσωπικού. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των πρόσφατων τροποποιήσεων των παραρτημάτων 2 και 11 της σύμβασης του Σικάγου ή των διδαγμάτων που αποκομίστηκαν από την εφαρμογή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012, οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού στις οποίες προβλέπονται επείγουσες τροποποιήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 θα πρέπει να εφαρμόζονται ήδη από κατάλληλη ενωριότερη ημερομηνία, βάσει του συστήματος των ημερομηνιών κοινοποίησης του κανονισμού Αεροναυτικών Πληροφοριών και Ελέγχου «AIRAC».
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη που εξέδωσε ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ενιαίου ουρανού που συστάθηκε με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και το προσωπικό εδάφους που λαμβάνει μέρος στις πτητικές λειτουργίες.»

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε μοντέλα αεροσκαφών και αεροσκάφη-παιχνίδια. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μεριμνούν για την καθιέρωση εθνικών κανόνων που διασφαλίζουν ότι τα μοντέλα αεροσκαφών και τα αεροσκάφη-παιχνίδια λειτουργούν κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, προσώπων, ιδιοκτησίας ή άλλου αεροσκάφους.»

2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2 διαγράφεται·

β) το σημείο 25 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«25. “αεροτροχοδρόμηση”: η κίνηση ελικοπτερου/η κατακόρυφη προσγείωση και απογείωση (VTOL) πάνω από την επιφάνεια αεροδρομίου, συνήθως με επίδραση του φαινομένου εδάφους και με ταχύτητα εδάφους συνήθως μικρότερη των 37 km/h (20 kts).»

γ) τα σημεία 27 και 28 αντικαθίστανται από τα εξής:

«27. “συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας”: υπηρεσία που παρέχεται εντός συμβουλευτικού εναέριου χώρου ώστε να εξασφαλίζεται, εφόσον είναι εφικτό, διαχωρισμός αεροσκαφών τα οποία λειτουργούν με σχέδια πτήσης σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR).»

28. “εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC)”: η εξουσιοδότηση προς αεροσκάφος να κινηθεί με βάση τους όρους που έχει ορίσει η μονάδα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.»

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 730/2006 της Επιτροπής, της 11ης Μαΐου 2006, για την κατηγοριοποίηση του εναέριου χώρου και την πρόσβαση των πτήσεων εξ όψεως (VFR) άνω του επιπέδου πτήσης 195 (ΕΕ L 128 της 16.5.2006, σ. 3).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

δ) τα σημεία 33, 34 και 35 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

- «33. “εναέριοι χώροι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS)”: οι εναέριοι χώροι καθορισμένων διαστάσεων, αλφαβητικά καθορισμένοι, εντός των οποίων επιτρέπεται να πραγματοποιούνται συγκεκριμένοι τύποι πτήσεων, και για τους οποίους καθορίζονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και κανόνες λειτουργίας·
34. “γραφείο αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS) (ARO)”: μονάδα που έχει συσταθεί με σκοπό την παραλαβή αναφορών σχετικά με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και τα σχέδια πτήσης που υποβάλλονται πριν από την αναχώρηση·
35. “μονάδα εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας (ATS)”: γενικός όρος που κατά περίπτωση σημαίνει μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, κέντρο πληροφοριών πτήσεων, μονάδα της υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης αεροδρομίου ή γραφείο αναφορών παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·»

ε) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 34α:

- «34α. “υπηρεσία επιτήρησης υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS)”: υπηρεσία που παρέχεται απευθείας μέσω του συστήματος επιτήρησης της εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας·»

στ) το σημείο 38 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «38. “εναλλακτικό αεροδρόμιο”: αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να κατευθυνθεί αεροσκάφος όταν είναι αδύνατον ή μη ενδεδειγμένο να προσεγγίσει ή να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο στο οποίο επρόκειτο να προσγειωθεί, εφόσον διατίθενται οι κατάλληλες υπηρεσίες και ευκολίες, εφόσον είναι δυνατόν να πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων του αεροσκάφους και το αεροδρόμιο είναι λειτουργικό κατά την αναμενόμενη χρονική στιγμή χρήσης. Στα εναλλακτικά αεροδρόμια συμπεριλαμβάνονται τα εξής:
- α) εναλλακτικό αεροδρόμιο απογείωσης: εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο θα μπορέσει να προσγειωθεί αεροσκάφος εάν καταστεί αναγκαίο λίγο μετά την απογείωσή του και εάν δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιήσει το αεροδρόμιο αναχώρησής του·
- β) εναλλακτικό αεροδρόμιο κατά τη διαδρομή: αεροδρόμιο στο οποίο θα μπορέσει να προσγειωθεί αεροσκάφος σε περίπτωση που καταστεί αναγκαία η αλλαγή προορισμού κατά τη διαδρομή·
- γ) εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού: εναλλακτικό αεροδρόμιο στο οποίο θα μπορέσει να προσγειωθεί αεροσκάφος σε περίπτωση που καταστεί αδύνατον ή μη ενδεδειγμένο να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο στο οποίο επρόκειτο να προσγειωθεί·»

ζ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 48α:

- «48α. “συμφωνία αυτόματης εξαρτημένης επιτήρησης — σύμφωνο (ADS-C)”: σχέδιο αναφοράς το οποίο ορίζει τους όρους αναφοράς δεδομένων ADS-C (π.χ. δεδομένα που ζητεί η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και συχνότητα των αναφορών ADS-C, οι οποίοι πρέπει να συμφωνούνται πριν τη χρήση της ADS-C για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας)·»

η) το σημείο 71 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «71. “υπολογιζόμενη ώρα άφιξης (ETA)”: για πτήσεις IFR, η ώρα κατά την οποία υπολογίζεται ότι το αεροσκάφος θα φθάσει επάνω από καθορισμένο σημείο που προσδιορίζεται με αναφορά σε ναυτιλιακά βοήθημα, από το οποίο πρόκειται να αρχίσει διαδικασία ενόργανης προσέγγισης ή, εάν δεν συνδέεται κανένα ναυτιλιακό βοήθημα με το αεροδρόμιο, η ώρα κατά την οποία το αεροσκάφος θα φθάσει πάνω από το αεροδρόμιο. Για πτήσεις με κανόνες εξ όψεως (VFR), η ώρα κατά την οποία υπολογίζεται ότι το αεροσκάφος θα φθάσει πάνω από το αεροδρόμιο·»

θ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 89α:

- «89α. “πητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης”: προσέγγιση και προσγείωση με τη χρήση οργάνων για την καθοδήγηση της πλοήγησης βάσει διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης. Υπάρχουν δύο μέθοδοι για την εκτέλεση των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης:
- α) πτητική λειτουργία δισδιάστατης (2D) ενόργανης προσέγγισης με τη χρήση μόνο πλευρικής καθοδήγησης της πλοήγησης· και
- β) πτητική λειτουργία τρισδιάστατης (3D) ενόργανης προσέγγισης με τη χρήση τόσο πλευρικής όσο και κατακόρυφης καθοδήγησης της πλοήγησης·»

- ι) τα στοιχεία α), β) και γ) του σημείου 90 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) διαδικασία προσέγγισης μη ακριβείας (NPA): διαδικασία ενόργανης προσέγγισης σχεδιασμένη για πτητικές λειτουργίες τριδιάστατης ενόργανης προσέγγισης τύπου A.
 - β) διαδικασία προσέγγισης με κάθετη καθοδήγηση (APV): διαδικασία ενόργανης προσέγγισης με πλοήγηση βάσει επιδόσεων σχεδιασμένη για πτητικές λειτουργίες τριδιάστατης ενόργανης προσέγγισης τύπου A.
 - γ) διαδικασία προσέγγισης ακριβείας (PA): διαδικασία ενόργανης προσέγγισης βάσει συστημάτων πλοήγησης (ILS, MLS, GLS και SBAS κατηγορίας I) σχεδιασμένη για πτητικές λειτουργίες τριδιάστατης ενόργανης προσέγγισης τύπου A ή B.»
- ια) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 94α:
- «94α. “ελάχιστα καύσιμα”: όρος που χρησιμοποιείται για να περιγραφεί η κατάσταση κατά την οποία τα καύσιμα που διαθέτει το αεροσκάφος επιτάσσουν την προσγείωση σε συγκεκριμένο αεροδρόμιο και δεν είναι αποδεκτή οιαδήποτε πρόσθετη καθυστέρηση.»
- ιβ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 95α και 95β:
- «95α. “μοντέλο αεροσκάφους”: μη επανδρωμένο αεροσκάφος, εκτός του αεροσκάφους-παιχνίδι με μάζα πτητικής λειτουργίας που δεν υπερβαίνει τα όρια που καθορίζει η αρμόδια αρχή, το οποίο είναι ικανό για διαρκή πτήση στην ατμόσφαιρα και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς επίδειξης ή αναψυχής·
- 95β. “ορεινή περιοχή”: περιοχή μεταβαλλόμενης μορφολογίας του εδάφους στην οποία οι υψομετρικές διαφορές του αναγλύφου υπερβαίνουν τα 900 m (3 000 ft) εντός απόστασης 18,5 km (10,0 NM).»
- ιγ) το σημείο 114 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «114. “θέση κράτησης διαδρόμου”: καθορισμένη θέση που προορίζεται για την προστασία διαδρόμου, επιφάνειας περιορισμού εμποδίων ή κρίσιμης/ευαίσθητης περιοχής του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS)/του μικροκυματικού συστήματος προσγείωσης (MLS), στην οποία τα τροχοδρομούνται αεροσκάφη και τα οχήματα πρέπει να σταματήσουν και να περιμένουν, εκτός αν λάβουν διαφορετικές οδηγίες από τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου.»
- ιδ) το σημείο 116 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «116. “προσωπικό ευαίσθητης ασφάλειας”: πρόσωπα τα οποία ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια πτήσεων εάν δεν εκτελούν ορθά τα καθήκοντα και την αποστολή τους, στα οποία συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, τα μέλη πληρώματος, το προσωπικό συντήρησης αεροσκαφών, το προσωπικό λειτουργιών αεροδρομίου, το προσωπικό διάσωσης, πυρόσβεσης και συντήρησης, το προσωπικό στο οποίο επιτρέπεται η πρόσβαση άνευ συνοδείας στην περιοχή κινήσεων αεροσκαφών και οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.»
- ιε) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 129α:
- «129α. “αεροσκάφος-παιχνίδι”: μη επανδρωμένο αεροσκάφος που σχεδιάστηκε ή προορίζεται, είτε αποκλειστικά είτε όχι, για χρήση από παιδιά κάτω των 14 ετών με σκοπό το παιχνίδι.»
- 3) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:
- α) στην παράγραφο 1, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται, είτε με δική τους πρωτοβουλία είτε κατ’ αίτηση των ενδιαφερόμενων φορέων, να χορηγούν απαλλαγή από οιαδήποτε απαίτηση του παρόντος κανονισμού σε μεμονωμένους φορείς ή σε κατηγορίες φορέων για τις ακόλουθες δραστηριότητες δημοσίου συμφέροντος και για την εκπαίδευση που είναι απαραίτητη για την ασφαλή διεξαγωγή τους:»
- β) στο τέλος της παραγράφου 3, παρεμβάλλεται το ακόλουθο εδάφιο:
- «Το παρόν άρθρο δεν θίγει επίσης τα επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοπτερου που περιέχουν οι ειδικές εγκρίσεις τις οποίες έχει χορηγήσει η αρμόδια αρχή, δυνάμει του παραρτήματος V του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής (*).
- (*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).».

4) Το παράρτημα τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 730/2006 καταργείται.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 12 Οκτωβρίου 2017.

Ωστόσο, οι ακόλουθες διατάξεις εφαρμόζονται από τις 18 Αυγούστου 2016:

- 1) άρθρο 1 παράγραφος 1·
- 2) άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχεία στ), θ), ι), ιβ) και ιε)·
- 3) άρθρο 1 παράγραφος 3·
- 4) άρθρο 2·
- 5) σημεία 1), 2), 3), 4), 5), 6), 8) 12), 13), 15), 16), 19), 21), 22), 26) στοιχεία β) και γ), 27) και 28) του παραρτήματος.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 20 Ιουλίου 2016.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 τροποποιείται ως εξής:

1. η SERA.2001 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SERA.2001 Αντικείμενο

Με την επιφύλαξη της SERA.1001 ανωτέρω, το παρόν παράρτημα αφορά, σύμφωνα με το άρθρο 1, ιδίως τους χρήστες του εναερίου χώρου και τα αεροσκάφη:

- α) που δραστηριοποιούνται στην Ένωση, εντός ή εκτός αυτής·
- β) που έχουν την εθνικότητα και τα σήματα νηολόγησης κράτους μέλους της Ένωσης και δραστηριοποιούνται σε οποιοδήποτε εναέριο χώρο, εφόσον δεν αντικεινται στους κανόνες που δημοσιεύει το κράτος που έχει τη δικαιοδοσία του εναερίου χώρου υπέρπτησης.

Το παρόν παράρτημα αφορά επίσης τις ενέργειες των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP), των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων και του αντίστοιχου προσωπικού εδάφους που λαμβάνει μέρος σε πτητικές λειτουργίες.»

2. η SERA.3215 στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:

- α) το σημείο 2) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2) εξαιρουμένων των αερόστατων, τα φώτα πλοήγησης που προορίζονται για την επισημάνση του σχετικού ίχνους του αεροσκάφους σε παρατηρητή. Δεν ανάβουν άλλα φώτα εφόσον ενδέχεται να εκληφθούν ως φώτα πλοήγησης.»

- β) το σημείο 3 διαγράφεται·

3. στη SERA.4001 στοιχείο δ), η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εκτός εάν έχει οριστεί συντομότερη προθεσμία από την αρμόδια αρχή για τις εσωτερικές πτήσεις VFR, υποβάλλεται σχέδιο πτήσης για κάθε πτήση που έχει προγραμματισθεί να διέλθει από διεθνή σύνορα ή στην οποία πρόκειται να παρασχεθεί υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας τουλάχιστον εξήντα λεπτά πριν από την αναχώρηση ή, εφόσον υποβληθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης, σε χρόνο ο οποίος εξασφαλίζει την παραλαβή του σχεδίου πτήσης από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας (ATS) τουλάχιστον δέκα λεπτά πριν από την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης του αεροσκάφους.»

4. στη SERA.5001, το στοιχείο β) της υποσημείωσης (***) στον πίνακα S5-1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) είναι δυνατόν να επιτραπεί σε ελικόπτερα να εκτελούν πτήση με ορατότητα πτήσης κάτω των 1 500 m αλλά όχι κάτω των 800 m, εφόσον ελίσσονται με ταχύτητα που τους επιτρέπει να παρατηρήσουν έγκαιρα την υπόλοιπη κυκλοφορία ή τυχόν εμπόδια ώστε να αποφύγουν τη σύγκρουση.»

5. η SERA.5005 τροποποιείται ως εξής:

- α) το στοιχείο γ) τροποποιείται ως εξής:

- i) τα σημεία 3) ii) και 3) iii) αντικαθίστανται από τα ακόλουθα κείμενα:

«ii) δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις για τη μειωμένη ορατότητα πτήσης που καθορίζονται στον πίνακα S5-1 στοιχεία α) και β)·

iii) στις κατηγορίες εναερίου χώρου Β, Γ, Δ, Ε, ΣΤ και Ζ, επί και κάτω από τα 900 m (3 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας (AMSL) ή τα 300 m (1 000 ft) από το έδαφος, όποιο ύψος είναι μεγαλύτερο, ο χειριστής διατηρεί συνεχή οπτική επαφή με το έδαφος· και·

- ii) το σημείο 3) iv) διαγράφεται·

- iii) το σημείο 3) v) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«v) σε ορεινή περιοχή, η αρμόδια αρχή μπορεί να ορίσει υψηλότερα ελάχιστα ορατότητας και απόστασης από τα νέφη μετεωρολογικών συνθηκών πτήσης εξ όψεως (VMC)·»

- iv) το σημείο 4) διαγράφεται·

β) το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Δεν εκτελούνται πτήσεις VFR:

- 1) σε διηχητική και υπερηχητική ταχύτητα, εκτός εάν επιτρέπεται από την αρμόδια αρχή·
- 2) σε επίπεδο πτήσης (FL) άνω του FL 195. Ισχύουν οι ακόλουθες εξαιρέσεις από την παρούσα απαίτηση:
 - i) τα κράτη μέλη έχουν δεσμεύσει εναέριο χώρο, εφόσον είναι εφικτό, στον οποίο μπορούν να επιτρέπονται πτήσεις VFR· ή·
 - ii) στην περίπτωση εναέριου χώρου έως και συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου πτήσης 285, εφόσον έχει εξουσιοδοτηθεί εναέρια κυκλοφορία VFR στον εν λόγω εναέριο χώρο από την αρμόδια μονάδα ATS σύμφωνα με τις διαδικασίες εξουσιοδότησης που έχουν ορίσει και δημοσιεύσει τα κράτη μέλη στις σχετικές δημοσιεύσεις αεροναυτικών πληροφοριών.»

6. η SERA.5010 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ειδικές πτήσεις VFR εντός ζώνης ελέγχου επιτρέπονται με βάση εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εξαιρουμένων των ειδικών περιπτώσεων που επιτρέπει η αρμόδια αρχή για ελικόπτερα όπως, μεταξύ άλλων, αστυνομικές και ιατρικές επιχειρήσεις, επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης και πτήσεις πυρόσβεσης, ισχύουν οι ακόλουθες επιπρόσθετες προϋποθέσεις:

α) οι εν λόγω ειδικές πτήσεις VFR επιτρέπεται να εκτελούνται μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός εάν επιτρέπεται διαφορετικά από την αρμόδια αρχή·

β) για τον χειριστή:

- 1) εκτός των νεφών και με ορατότητα της επιφάνειας·
- 2) η ορατότητα πτήσης είναι τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m·
- 3) πτήση με ταχύτητα 140 κόμβων ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) ή μικρότερης για επαρκή δυνατότητα έγκαιρης παρατήρησης της υπόλοιπης κυκλοφορίας και τυχόν εμποδίων για την αποφυγή σύγκρουσης· και

γ) Μονάδα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας δεν εκδίδει ειδική εξουσιοδότηση VFR σε αεροσκάφος για να απογειωθεί ή να προσγειωθεί σε αεροδρόμιο εντός ζώνης ελέγχου, ούτε για να εισέλθει στη ζώνη κυκλοφορίας αεροδρομίου ή στον κύκλο κυκλοφορίας αεροδρομίου όταν οι αναφερόμενες μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο είναι χαμηλότερες των κάτωθι ελαχίστων:

- 1) η ορατότητα εδάφους είναι κάτω των 1 500 m ή, για ελικόπτερα, κάτω των 800 m·
- 2) η οροφή είναι κάτω των 180 m (600 ft).»

7. στη SERA.5015 στοιχείο γ), προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3):

«3) Η αλλαγή από πτήση IFR σε πτήση VFR είναι αποδεκτή μόνον εφόσον η μονάδα ATS λάβει μήνυμα προερχόμενο από τον κυβερνήτη το οποίο περιλαμβάνει τη συγκεκριμένη φράση “ΑΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ ΜΟΥ IFR” (“CANCELLING MY IFR FLIGHT”) και τυχόν αλλαγές που πρόκειται να επέλθουν στο τρέχον σχέδιο πτήσης. Η μονάδα ATS δεν υποβάλλει, ούτε άμεσα ούτε έμμεσα, πρόσκληση αλλαγής από πτήση IFR σε πτήση VFR.»

8. η SERA.6001 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SERA.6001 Κατηγοριοποίηση εναερίων χώρων

α) Τα κράτη μέλη καθορίζουν εναέριο χώρο σύμφωνα με την ακόλουθη κατηγοριοποίηση εναερίου χώρου και σύμφωνα με το προσάρτημα 4:

- 1) **Κατηγορία Α.** Επιτρέπονται μόνο πτήσεις με όργανα (IFR). Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και όλες οι πτήσεις διαχωρίζονται μεταξύ τους. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους για όλες τις πτήσεις. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).

- 2) **Κατηγορία Β.** Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (VFR). Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και όλες οι πτήσεις διαχωρίζονται μεταξύ τους. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους για όλες τις πτήσεις. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).
- 3) **Κατηγορία Γ.** Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (VFR). Σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι πτήσεις IFR διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR και από τις πτήσεις VFR. Οι πτήσεις VFR διαχωρίζονται από τις πτήσεις IFR και λαμβάνουν πληροφορίες για την κυκλοφορία όσον αφορά άλλες πτήσεις VFR, καθώς και συμβουλές αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους για όλες τις πτήσεις. Για τις πτήσεις VFR ισχύει όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) κάτω από τα 3 050 m (10 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας (AMSL), εκτός εάν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τύπους αεροσκαφών οι οποίοι για λόγους τεχνικούς ή ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).
- 4) **Κατηγορία Δ.** Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (VFR) και σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Οι πτήσεις IFR διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR, λαμβάνουν πληροφορίες κυκλοφορίας όσον αφορά πτήσεις VFR και συμβουλές αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί. Οι πτήσεις VFR λαμβάνουν πληροφορίες κυκλοφορίας όσον αφορά όλες τις άλλες πτήσεις, καθώς και συμβουλές αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους για όλες τις πτήσεις και ισχύει όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) κάτω από τα 3 050 m (10 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας, εκτός εάν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τύπους αεροσκαφών οι οποίοι για λόγους τεχνικούς ή ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Όλες οι πτήσεις υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC).
- 5) **Κατηγορία Ε.** Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (VFR). Στις πτήσεις IFR παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι εν λόγω πτήσεις διαχωρίζονται από άλλες πτήσεις IFR. Όλες οι πτήσεις λαμβάνουν πληροφορίες για την κυκλοφορία, εφόσον είναι εφικτό. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους για όλες τις πτήσεις IFR. Ισχύει όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) για όλες τις πτήσεις κάτω από τα 3 050 m (10 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας, εκτός εάν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τύπους αεροσκαφών οι οποίοι για λόγους τεχνικούς ή ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Όλες οι πτήσεις IFR υπόκεινται σε εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC). Η κατηγορία Ε δεν χρησιμοποιείται για ζώνες ελέγχου.
- 6) **Κατηγορία ΣΤ.** Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (VFR). Σε όλες τις συμμετέχουσες πτήσεις IFR παρέχεται συμβουλευτική εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας και σε όλες τις πτήσεις παρέχεται υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί. Απαιτούνται συνεχείς φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους για όλες τις πτήσεις IFR που συμμετέχουν στη συμβουλευτική εξυπηρέτηση και όλες οι πτήσεις IFR είναι σε θέση να έχουν φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους. Ισχύει όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) για όλες τις πτήσεις κάτω από τα 3 050 m (10 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας, εκτός εάν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τύπους αεροσκαφών οι οποίοι για λόγους τεχνικούς ή ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Δεν απαιτείται εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
- 7) **Κατηγορία Ζ.** Επιτρέπονται πτήσεις με όργανα (IFR) και πτήσεις εξ όψεως (VFR), στις οποίες παρέχονται υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, εάν ζητηθεί. Όλες οι πτήσεις IFR είναι σε θέση να επιτύχουν φωνητικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους. Ισχύει όριο ταχύτητας 250 kts ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) για όλες τις πτήσεις κάτω από τα 3 050 m (10 000 ft) επάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας, εκτός εάν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τύπους αεροσκαφών οι οποίοι για λόγους τεχνικούς ή ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρήσουν αυτήν την ταχύτητα. Δεν απαιτείται εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
- 8) Η εφαρμογή της κατηγορίας ΣΤ θεωρείται προσωρινό μέτρο έως ότου καταστεί δυνατή η αντικατάστασή της από εναλλακτική κατηγοριοποίηση.
- β) Τα κράτη μέλη καθορίζουν την κατηγοριοποίηση του εναέριου χώρου, ανάλογα με τις ανάγκες τους, εξαιρουμένου του εναέριου χώρου άνω του επιπέδου πτήσης FL 195 ο οποίος χαρακτηρίζεται ως εναέριος χώρος κατηγορίας Γ.»

9. εισάγεται η ακόλουθη SERA.7002:

«SERA.7002 Πληροφορίες κινδύνου σύγκρουσης, όταν παρέχονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας βάσει επιτήρησης

- α) Εφόσον παρατηρηθεί ότι αναγνωρισμένη ελεγχόμενη πτήση βρίσκεται σε ίχνος εμπλοκής με άγνωστο αεροσκάφος, γεγονός που κρίνεται ότι συνιστά κίνδυνο σύγκρουσης και, εφόσον είναι εφικτό, ο χειριστής της ελεγχόμενης πτήσης:
- 1) ενημερώνεται σχετικά με το άγνωστο αεροσκάφος και, εφόσον το ζητήσει ο χειριστής, ή εφόσον ο ελεγκτής κρίνει ότι το επιβάλλει η κατάσταση, προτείνονται ενέργειες για την αποφυγή της σύγκρουσης· και
 - 2) ενημερώνεται όταν παύσει να υφίσταται ενδεχόμενο σύγκρουσης.»

10. εισάγεται η ακόλουθη SERA.8012:

«SERA.8012 Εφαρμογή του διαχωρισμού λόγω αεροδινών

α) Τα ελάχιστα διαχωρισμού λόγω αεροδινών εφαρμόζονται σε αεροσκάφος στις φάσεις προσέγγισης και αναχώρησης της πτήσης υπό τις ακόλουθες περιστάσεις:

- 1) αεροσκάφος ίπταται ακριβώς όπισθεν άλλου αεροσκάφους στο ίδιο απόλυτο ύψος ή σε απόσταση μικρότερη των 300 m (1 000 ft) κάτω από το εν λόγω αεροσκάφος· ή
- 2) και τα δύο αεροσκάφη χρησιμοποιούν τον ίδιο διάδρομο ή παράλληλους διαδρόμους οι οποίοι διαχωρίζονται από απόσταση μικρότερη των 760 m (2 500 ft)· ή
- 3) αεροσκάφος διέρχεται όπισθεν άλλου αεροσκάφους στο ίδιο απόλυτο ύψος ή σε απόσταση μικρότερη των 300 m (1 000 ft) κάτω από το εν λόγω αεροσκάφος.»

11. η SERA.8015 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Οι εξουσιοδοτήσεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας βασίζονται μόνο στις ακόλουθες απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας:

- 1) Οι εξουσιοδοτήσεις εκδίδονται με στόχο μόνο την επιτάχυνση και τον διαχωρισμό της εναέριας κυκλοφορίας και βασίζονται σε γνωστές συνθήκες κυκλοφορίας οι οποίες επηρεάζουν την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας των αεροσκαφών. Οι εν λόγω συνθήκες κυκλοφορίας περιλαμβάνουν όχι μόνο τα αεροσκάφη στον αέρα και στην περιοχή ελιγμών που υπόκειται σε έλεγχο αλλά και οιαδήποτε κυκλοφορία οχημάτων ή άλλων εμποδίων που δεν είναι μόνιμα τοποθετημένα στη χρησιμοποιούμενη περιοχή ελιγμών.
- 2) Οι μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας εκδίδουν τις εν λόγω εξουσιοδοτήσεις ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, εφόσον χρειάζεται, με στόχο την πρόληψη συγκρούσεων, την επιτάχυνση και τη διατήρηση της κανονικής ροής της κυκλοφορίας.
- 3) Οι εξουσιοδοτήσεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας εκδίδονται εγκαίρως, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι διαβιβάζονται στο αεροσκάφος εντός επαρκούς χρονικού διαστήματος ώστε να συμμορφωθεί προς αυτές.»

β) το στοιχείο δ) σημείο 3) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3) η διαδρομή της πτήσης, [...]

i) η διαδρομή της πτήσης ορίζεται αναλυτικά σε κάθε εξουσιοδότηση, εφόσον κρίνεται απαραίτητο· και

ii) δεν χρησιμοποιείται η φράση “ελεύθερος μέσω προγραμματισμένης διαδρομής της πτήσης” (“cleared via flight planned route”) όταν χορηγείται νέα εξουσιοδότηση.»

γ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία εα), εβ) και εγ):

«εα) Αλλαγές στην εξουσιοδότηση όσον αφορά τη διαδρομή ή το επίπεδο.

- 1) Κατά την έκδοση εξουσιοδότησης που καλύπτει αιτηθείσα αλλαγή διαδρομής ή επιπέδου, η ακριβής φύση της αλλαγής περιλαμβάνεται στην εξουσιοδότηση.
- 2) Εφόσον οι συνθήκες κυκλοφορίας δεν επιτρέπουν την έκδοση εξουσιοδότησης αιτηθείσας αλλαγής, χρησιμοποιείται η λέξη “ΑΔΥΝΑΤΟΝ” (“UNABLE”). Εφόσον το επιβάλλουν οι περιστάσεις, προτείνεται εναλλακτική διαδρομή ή επίπεδο.

εβ) Εξουσιοδότηση σχετιζόμενη με την υψομετρία

- 1) Για πτήσεις σε περιοχές για τις οποίες έχει καθορισθεί μεταβατικό απόλυτο ύψος, η κατακόρυφη θέση του αεροσκάφους εκφράζεται, εξαιρουμένης της διάταξης που προβλέπεται στο σημείο 5) κατωτέρω, σε απόλυτα ύψη στο μεταβατικό απόλυτο ύψος ή κάτω από αυτό και σε επίπεδα πτήσης στο μεταβατικό επίπεδο ή άνω αυτού. Κατά τη διέλευση από το μεταβατικό στρώμα, η κατακόρυφη θέση εκφράζεται ως επίπεδα πτήσης κατά την άνοδο και ως απόλυτα ύψη κατά την κάθοδο.
- 2) Το μεταβατικό επίπεδο δίδεται στο πλήρωμα πτήσης σε κατάλληλο χρόνο πριν από την άφιξή του σε αυτό το επίπεδο κατά την κάθοδο.

- 3) Περιλαμβάνεται ρύθμιση υψομέτρου QNH στην εξουσιοδότηση καθόδου εφόσον η εξουσιοδότηση χορηγήθηκε για πρώτη φορά σε απόλυτο ύψος κάτω του μεταβατικού επιπέδου, σε εξουσιοδοτήσεις προσέγγισης ή σε εξουσιοδοτήσεις εισόδου στον κύκλο κυκλοφορίας και σε εξουσιοδοτήσεις τροχοδρόμησης για αναχωρούντα αεροσκάφη, εκτός εάν είναι γνωστό ότι το αεροσκάφος έχει ήδη λάβει την πληροφορία σε κατευθυνόμενη μετάδοση.
- 4) Παρέχεται ρύθμιση υψομέτρου QFE κατόπιν αιτήματος ή σε τακτική βάση βάσει τοπικών διευθετήσεων.
- 5) Όταν αεροσκάφος στο οποίο έχει χορηγηθεί εξουσιοδότηση προσγείωσης ολοκληρώνει την προσέγγιση με τη χρήση ατμοσφαιρικής πίεσης στο υψόμετρο αεροδρομίου (QFE), η κατακόρυφη θέση του αεροσκάφους εκφράζεται ως ύψος πάνω από το ύψος του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια του τμήματος της πτήσης στο οποίο επιτρέπεται η χρήση QFE, σε αυτή την περίπτωση όμως εκφράζεται ως ύψος πάνω από το ύψος κατωφλιού του διαδρόμου:
- i) για ενόργανους διαδρόμους, εάν το κατώφλι βρίσκεται σε απόσταση 2 m (7 ft) ή μεγαλύτερη κάτω από το ύψος του αεροδρομίου· και
- ii) για διαδρόμους προσέγγισης ακριβείας.
- εγ) Υπό συνθήκη εξουσιοδοτήσεις
- Υπό συνθήκη φράσεις, όπως “πίσω από το προσγειούμενο αεροσκάφος” (“behind landing aircraft”) ή “μετά το απογειούμενο αεροσκάφος” (“after departing aircraft”), δεν χρησιμοποιούνται για κινήσεις που επηρεάζουν τον (τους) εν χρήσει διάδρομο(-ους), εκτός εάν το εν λόγω αεροσκάφος ή τα εν λόγω οχήματα είναι ορατά από τον αρμόδιο ελεγκτή και τον χειριστή. Το αεροσκάφος ή το όχημα που προκαλεί τη συνθήκη στην εκδιδόμενη εξουσιοδότηση είναι το πρώτο αεροσκάφος ή όχημα που διέρχεται μπροστά από το άλλο αεροσκάφος. Σε κάθε περίπτωση, χορηγείται υπό συνθήκη εξουσιοδότηση με την ακόλουθη σειρά και συνίσταται στα εξής:
- 1) το χαρακτηριστικό κλήσης·
 - 2) τη συνθήκη·
 - 3) την εξουσιοδότηση· και
 - 4) σύντομη επανάληψη της συνθήκης.»

12. η SERA.8020 στοιχείο α) σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3) Απόκλιση από τις απαιτήσεις του σημείου 1) κοινοποιείται στην αρμόδια μονάδα ATS.»

13. η SERA.8020 στοιχείο β) σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3) Αλλαγή στον υπολογισμό της ώρας: εάν η εκτιμώμενη ώρα για το επόμενο ισχύον σημείο υποβολής αναφοράς, όριο περιοχής πληροφοριών πτήσης ή αεροδρόμιο προορισμού, οποίο είναι πλησιέστερο, διαπιστωθεί ότι είναι λανθασμένη και ότι υπερβαίνει κατά 2 λεπτά εκείνη που έχει κοινοποιηθεί στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ή κατά άλλο χρονικό διάστημα που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή, κοινοποιείται το συντομότερο δυνατόν αναθεωρημένη υπολογιζόμενη ώρα στην αρμόδια μονάδα ATS.»

14. στη SERA.8025, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 2) και 3):

«2) Όταν ελεγχόμενη πτήση έχει εξαιρεθεί από την υποχρέωση αναφοράς σε υποχρεωτικά σημεία υποβολής αναφοράς, οι χειριστές αποκαθιστούν τις φωνητικές αναφορές θέσης ή τις αναφορές θέσης με τη χρήση CPDLC (επικοινωνίες ζευξής δεδομένων μεταξύ ελεγκτή-χειριστή), εκτός εάν χρησιμοποιείται αυτόματη αναφορά θέσης:

- i) όταν λάβουν σχετική οδηγία·
- ii) όταν ενημερωθούν ότι η υπηρεσία επιτήρησης ATS έληξε· ή
- iii) όταν ενημερωθούν ότι χάθηκε η αναγνώριση επιτήρησης ATS.

3) Η μορφή των αναφορών θέσης ανταποκρίνεται στο προσάρτημα 5 σημείο Α.»

15. η SERA.8035 στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις περί αστοχιών επικοινωνίας που έχουν εκδοθεί με βάση τη σύμβαση του Σικάγου. Η Επιτροπή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για τη μεταφορά των εν λόγω διατάξεων στο ενωσιακό δίκαιο με στόχο την κατάρτιση κοινών ευρωπαϊκών διαδικασιών περί αστοχιών επικοινωνίας το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017.»

16. η SERA.9010 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο β) σημεία 12) και 13) αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«12) κατεύθυνση (σε μοίρες μαγνητικής πυξίδας) και ταχύτητα ανέμου επιφάνειας, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, εάν διατίθενται αισθητήρες ανέμου επιφάνειας που σχετίζονται συγκεκριμένα με τα χρησιμοποιούμενα τμήματα του (των) διαδρόμου(-ων) και τις πληροφορίες που απαιτούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ένδειξη του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που αφορούν οι πληροφορίες·

13) ορατότητα και, κατά περίπτωση, οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου (RVR) (*) και, εάν διατίθενται αισθητήρες ορατότητας/RVR που σχετίζονται συγκεκριμένα με τα χρησιμοποιούμενα τμήματα του (των) διαδρόμου(-ων) και τις πληροφορίες που απαιτούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ένδειξη του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που αφορούν οι πληροφορίες·

(*) Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο “CAVOK” όταν κατά τη στιγμή της παρατήρησης εμφανίζονται παράλληλα οι ακόλουθες συνθήκες: α) ορατότητα, 10 km ή άνω, και δεν αναφέρεται η χαμηλότερη ορατότητα· β) δεν υπάρχουν νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας· και γ) δεν υπάρχουν καιρικά φαινόμενα σημαντικά για την αεροπορία.»

β) το στοιχείο γ) σημεία 12) και 13) αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«12) κατεύθυνση (σε μοίρες μαγνητικής πυξίδας) και ταχύτητα ανέμου επιφάνειας, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, εάν διατίθενται αισθητήρες ανέμου επιφάνειας που σχετίζονται συγκεκριμένα με τα χρησιμοποιούμενα τμήματα του (των) διαδρόμου(-ων) και τις πληροφορίες που απαιτούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ένδειξη του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που αφορούν οι πληροφορίες·

13) ορατότητα και, κατά περίπτωση, οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου (RVR) (*) και, αν διατίθενται αισθητήρες ορατότητας/RVR που σχετίζονται συγκεκριμένα με τα χρησιμοποιούμενα τμήματα του (των) διαδρόμου(-ων) και τις πληροφορίες που απαιτούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ένδειξη του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που αφορούν οι πληροφορίες·

(*) Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο “CAVOK” όταν κατά τη στιγμή της παρατήρησης εμφανίζονται παράλληλα οι ακόλουθες συνθήκες: α) ορατότητα, 10 km ή άνω, και δεν αναφέρεται η χαμηλότερη ορατότητα· β) δεν υπάρχουν νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας· και γ) δεν υπάρχουν καιρικά φαινόμενα σημαντικά για την αεροπορία.»

γ) το στοιχείο δ) σημεία 11) και 12) αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«11) κατεύθυνση (σε μοίρες μαγνητικής πυξίδας) και ταχύτητα ανέμου επιφάνειας, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών διακυμάνσεων και, εάν διατίθενται αισθητήρες ανέμου επιφάνειας που σχετίζονται συγκεκριμένα με τα χρησιμοποιούμενα τμήματα του (των) διαδρόμου(-ων) και τις πληροφορίες που απαιτούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ένδειξη του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που αφορούν οι πληροφορίες·

12) ορατότητα και, κατά περίπτωση, οριζόντια ορατότητα επί του διαδρόμου (RVR) (*) και, αν διατίθενται αισθητήρες ορατότητας/RVR που σχετίζονται συγκεκριμένα με τα χρησιμοποιούμενα τμήματα του (των) διαδρόμου(-ων) και τις πληροφορίες που απαιτούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ένδειξη του διαδρόμου και του τμήματος του διαδρόμου που αφορούν οι πληροφορίες·

(*) Αυτά τα στοιχεία αντικαθίστανται από τον όρο “CAVOK” όταν κατά τη στιγμή της παρατήρησης εμφανίζονται παράλληλα οι ακόλουθες συνθήκες: α) ορατότητα, 10 km ή άνω, και δεν αναφέρεται η χαμηλότερη ορατότητα· β) δεν υπάρχουν νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας· και γ) δεν υπάρχουν καιρικά φαινόμενα σημαντικά για την αεροπορία.»

17. στη SERA.10001, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία β) και γ):

«β) Εκτός αν ορίζει διαφορετικά η αρμόδια αρχή, τα αεροσκάφη που διαθέτουν κατάλληλη αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία υποβάλλουν αναφορά ανά διάστημα είκοσι έως σαράντα λεπτών από την ώρα της τελευταίας επαφής, ανεξαρτήτως του λόγου της εν λόγω επαφής, με σκοπό απλώς να ενημερώσουν ότι η πτήση εξελίσσεται σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης, και η εν λόγω αναφορά περιλαμβάνει το χαρακτηριστικό του αεροσκάφους και τη φράση “Λειτουργίες κανονικές” (“Operations normal”).

γ) Το μήνυμα “Λειτουργίες κανονικές” (“Operations normal”) μεταδίδεται με επικοινωνία αέρος-εδάφους προς την αρμόδια μονάδα ATS.»

18. η SERA.11001 στοιχεία α) και β) και η SERA.11005 στοιχείο α) διαγράφονται και οι SERA.11001 και SERA.11005 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«SERA.11001 Γενικά

- γ) Στην περίπτωση που είναι γνωστό ή πιστεύεται ότι αεροσκάφος βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης που υφίσταται παράνομη παρέμβαση, οι μονάδες ATS παρακολουθούν το αεροσκάφος, του παρέχουν βοήθεια και προτεραιότητα έναντι άλλων αεροσκαφών, εφόσον το απαιτούν οι περιστάσεις.
- δ) Οι επακόλουθες ενέργειες των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας βασίζονται στις προθέσεις του χειριστή, τη συνολική κατάσταση της εναέριας κυκλοφορίας και τις συνθήκες της κατάστασης έκτακτης ανάγκης σε πραγματικό χρόνο.

SERA.11005 Παράνομη παρέμβαση

- αα) Αεροσκάφος υποκείμενο σε παράνομη παρέμβαση καταβάλλει προσπάθεια να ρυθμίσει τον αποκριτή στον κωδικό 7500 και να ενημερώσει την αρμόδια μονάδα ATS για κάθε σημαντική σχετική περίπτωση και για κάθε απόκλιση από το ισχύον σχέδιο πτήσης που απαιτείται λόγω των περιστάσεων, ώστε η μονάδα ATS να μπορέσει να δώσει προτεραιότητα στο αεροσκάφος και να ελαχιστοποιήσει το ενδεχόμενο εμπλοκής με άλλο αεροσκάφος.
- αβ) Εάν αεροσκάφος υπόκειται σε παράνομη παρέμβαση, ο κυβερνήτης επιχειρεί προσγείωση το συντομότερο δυνατόν στο πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο ή σε αεροδρόμιο που θα υποδείξει η αρμόδια αρχή, εκτός εάν οι συνθήκες εντός του αεροσκάφους υπαγορεύουν διαφορετικά.
- β) Στην περίπτωση που σημειωθεί παράνομη παρέμβαση σε αεροσκάφος ή υπάρχει υπόνοια τέτοιου περιστατικού, οι μονάδες εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας ανταποκρίνονται αμέσως στα αιτήματα του αεροσκάφους. Συνεχίζεται η μετάδοση πληροφοριών σχετικά με την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης και λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα για την επιτάχυνση της διεξαγωγής όλων των φάσεων της πτήσης, ιδίως της ασφαλούς προσγείωσης του αεροσκάφους.
- γ) Στην περίπτωση που σημειωθεί παράνομη παρέμβαση σε αεροσκάφος ή υπάρχει υπόνοια τέτοιου περιστατικού, οι μονάδες ATS ενημερώνουν αμέσως, σύμφωνα με τις τοπικά συμφωνηθείσες διαδικασίες, την αρμόδια αρχή που έχει ορίσει το κράτος και ανταλλάσσουν τις αναγκαίες πληροφορίες με τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή τον διορισμένο αντιπρόσωπό του.»

19. η SERA.11010 τροποποιείται ως εξής:

- α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«SERA.11010 Αεροσκάφος εκτός πορείας ή αεροσκάφος άγνωστης ταυτότητας»

- β) το στοιχείο α) σημείο 3 i) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«i) ενημερώνει το αεροσκάφος σχετικά με τη θέση του και τις διορθωτικές ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν. Αυτή η ενημέρωση παρέχεται αμέσως όταν η μονάδα ATS γνωρίζει την ύπαρξη ενδεχόμενου αναχίτησης ή άλλου κινδύνου κατά της ασφάλειας του αεροσκάφους· και»

20. προστίθενται οι ακόλουθες SERA.11012 και SERA.11013:

«SERA.11012 Ελάχιστα καύσιμα και έκτακτη ανάγκη λόγω καυσίμων

- α) Εφόσον χειριστής αναφέρει κατάσταση ελάχιστων καυσίμων, ο ελεγκτής ενημερώνει τον χειριστή το συντομότερο δυνατόν για τυχόν αναμενόμενες καθυστερήσεις ή ότι δεν αναμένονται καθυστερήσεις.
- β) Εφόσον η στάθμη καυσίμων καθιστά αναγκαία την αναφορά κατάστασης κινδύνου, ο χειριστής το δηλώνει, σύμφωνα με τη SERA.14095, με τη χρήση σήματος κινδύνου που εκπέμπεται ραδιοτηλεφωνικά ("MAYDAY"), εκφωνούμενο κατά προτίμηση τρεις φορές και ακολουθούμενο από τη φύση της κατάστασης κινδύνου ("FUEL").

SERA.11013 Υποβαθμισμένες επιδόσεις αεροσκάφους

- α) Οποτεδήποτε, λόγω βλάβης ή υποβάθμισης των συστημάτων πλοήγησης, επικοινωνιών, υψομετρίας, ελέγχου πτήσης ή άλλων συστημάτων, οι επιδόσεις του αεροσκάφους υποβαθμίζονται κάτω του απαιτούμενου επιπέδου για τον εναέριο χώρο στον οποίο ίπταται, το πλήρωμα πτήσης ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εφόσον η βλάβη ή η υποβάθμιση επηρεάζει το τρέχον ελάχιστο διαχωρισμού, ο ελεγκτής μεριμνά ώστε να καθορισθεί διαφορετικός κατάλληλος τύπος διαχωρισμού ή ελάχιστο διαχωρισμού.

β) Υποβάθμιση ή βλάβη του συστήματος RNAV

Εφόσον το αεροσκάφος δεν δύναται να πληροί τις απαιτούμενες προδιαγραφές της διαδρομής ή της διαδικασίας RNAV, λόγω βλάβης ή υποβάθμισης του συστήματος RNAV, ο χειριστής αιτείται αναθεωρημένη εξουσιοδότηση.

γ) Απώλεια επιδόσεων κατακόρυφης πλοήγησης που απαιτούνται σε εναέριο χώρο με μειωμένα ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού (RVSM)

- 1) Ο χειριστής ενημερώνει τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας το συντομότερο δυνατόν για τυχόν συνθήκες στις οποίες δεν είναι δυνατόν να τηρηθούν οι απαιτήσεις επιδόσεων κατακόρυφης πλοήγησης για εναέριο χώρο RVSM. Στις περιπτώσεις αυτές, ο χειριστής λαμβάνει αναθεωρημένη εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας πριν από την έναρξη κάθε απόκλισης από την (το) εξουσιοδοτημένη(-ο) διαδρομή και/ή επίπεδο πτήσης, εφόσον είναι εφικτό. Εφόσον δεν είναι δυνατό να χορηγηθεί αναθεωρημένη εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας πριν από την εν λόγω απόκλιση, ο χειριστής λαμβάνει αναθεωρημένη εξουσιοδότηση το συντομότερο δυνατόν μετά από αυτήν.
- 2) Κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών εντός ή την κατακόρυφη διέλευση μέσω εναέριου χώρου RVSM με αεροσκάφος μη εγκεκριμένο για πτητικές λειτουργίες RVSM, οι χειριστές αναφέρουν το μη εγκεκριμένο καθεστώς ως εξής:
 - i) κατά την αρχική κλήση σε οποιονδήποτε δίαυλο εντός του εναέριου χώρου RVSM·
 - ii) σε όλες τις αιτήσεις για αλλαγές επιπέδου· και
 - iii) σε κάθε επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης εξουσιοδοτήσεων επιπέδου.
- 3) Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας επιβεβαιώνουν ρητά τη λήψη μηνυμάτων από αεροσκάφος που αναφέρει μη εγκεκριμένο καθεστώς RVSM.
- 4) Υποβάθμιση εξοπλισμού αεροσκαφών — αναφερόμενη από τον χειριστή:
 - i) Εφόσον ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας ενημερωθεί από τον χειριστή ότι ο εξοπλισμός αεροσκάφους που έχει λάβει έγκριση για RVSM και κινείται σε εναέριο χώρο RVSM δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις RVSM, θεωρεί ότι το εν λόγω αεροσκάφος δεν έχει λάβει έγκριση για RVSM.
 - ii) Ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνει αμέσως μέτρα ώστε να παρασχεθεί ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός 600 m (2 000 ft) ή κατάλληλος οριζόντιος διαχωρισμός από όλα τα υπόλοιπα αεροσκάφη που κινούνται σε εναέριο χώρο RVSM. Αεροσκάφος το οποίο έχει χαρακτηριστεί ότι δεν έχει λάβει έγκριση για RVSM κανονικά, λαμβάνει εξουσιοδότηση εξόδου από τον εναέριο χώρο RVSM από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, εφόσον είναι εφικτό.
 - iii) Οι χειριστές ενημερώνουν τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας το συντομότερο δυνατόν για οιαδήποτε αποκατάσταση της ορθής λειτουργίας του εξοπλισμού που απαιτείται ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις RVSM.
 - iv) Το πρώτο κέντρο ελέγχου περιοχής (ACC) που λαμβάνει γνώση της αλλαγής της κατάστασης RVSM αεροσκάφους συντονίζεται, κατά περίπτωση, με τα παρακείμενα κέντρα ελέγχου περιοχής.
- 5) Ισχυρές αναταράξεις — εκτός πρόγνωσης:
 - i) Εφόσον αεροσκάφος που κινείται σε εναέριο χώρο RVSM αντιμετωπίζει ισχυρές αναταράξεις λόγω καιρικών συνθηκών ή στροβίλων απορρεύματος και ο χειριστής κρίνει ότι αυτές θα επηρεάσουν την ικανότητα του αεροσκάφους να διατηρήσει το εξουσιοδοτημένο επίπεδο πτήσης, ενημερώνει τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας. Ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας καθορίζει είτε κατάλληλο οριζόντιο διαχωρισμό είτε αυξημένο ελάχιστο κατακόρυφο διαχωρισμό.
 - ii) Ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας ανταποκρίνεται, στο μέτρο του εφικτού, στα αιτήματα των χειριστών για αλλαγή επιπέδου πτήσης και/ή διαδρομής και διαβιβάζει, κατά περίπτωση, πληροφορίες για την κυκλοφορία.
 - iii) Ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας ζητεί την υποβολή αναφορών από άλλα αεροσκάφη, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον τα RVSM πρέπει να ανασταλούν πλήρως ή εντός συγκεκριμένης ζώνης επιπέδων πτήσης και/ή περιοχής.
 - iv) Το κέντρο ελέγχου περιοχής που αναστέλλει τα RVSM συντονίζει σε συνεργασία με τα παρακείμενα κέντρα ελέγχου περιοχής την (τις) εν λόγω αναστολή(-ές) και, κατά περίπτωση, τυχόν απαιτούμενες προσαρμογές της χωρητικότητας του τομέα, ώστε να διασφαλιστεί η εύρυθμη διεκπεραίωση της μεταβίβασης της κυκλοφορίας.
- 6) Ισχυρές αναταράξεις — πρόγνωση:
 - i) Εφόσον προβλέπονται ισχυρές αναταράξεις εντός εναέριου χώρου RVSM σύμφωνα με μετεωρολογική πρόγνωση, ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας καθορίζει κατά πόσον τα RVSM πρέπει να ανασταλούν και, κατά περίπτωση, για πόσο διάστημα και για ποιο(-α) συγκεκριμένο(-α) επίπεδο(-α) πτήσης και/ή περιοχή.

- ii) Σε περίπτωση αναστολής των RVSM, το κέντρο ελέγχου περιοχής που αναστέλλει τα RVSM συντονίζεται με τα παρακείμενα κέντρα ελέγχου περιοχής όσον αφορά τα κατάλληλα επίπεδα πτήσης για τη μεταβίβαση της κυκλοφορίας, εκτός εάν έχει καθορισθεί σε έγγραφο συμφωνίας πρόγραμμα έκτακτης ανάγκης για την κατανομή των επιπέδων πτήσης. Το κέντρο ελέγχου περιοχής που αναστέλλει τα RVSM συντονίζει επίσης την ισχύουσα χρησιμότητα του τομέα, κατά περίπτωση, σε συνεργασία με τα παρακείμενα κέντρα ελέγχου πτήσης.»

21. εισάγεται η ακόλουθη SERA.11014:

«SERA.11014 Συμβουλή επίλυσης (RA) συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)

- α) Το ACAS II χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός όσων προβλέπονται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής (*) με τρόπο που καθιστά δυνατές τις ενδείξεις RA στο πλήρωμα πτήσης όταν ανιχνεύεται αδικαιολόγητη εγγύτητα με άλλο αεροσκάφος. Η παρούσα διάταξη δεν εφαρμόζεται, εάν απαιτείται αναστολή του τρόπου λειτουργίας των ενδείξεων RA (με τη χρήση μόνο ενδείξεων συμβουλής κυκλοφορίας (TA) ή ισοδύναμης) λόγω αντικανονικής διαδικασίας ή περιοριστικών όρων επιδόσεων.
- β) Σε περίπτωση συμβουλών επίλυσης ACAS, οι χειριστές:
- 1) συμμορφώνονται αμέσως με τη RA, όπως ενδείκνυται, εκτός εάν αυτό θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους·
 - 2) συμμορφώνονται με τη RA, ακόμη και εάν η RA αντίκειται σε οδηγία ελιγμού του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·
 - 3) δεν πραγματοποιούν ελιγμό που αντιβαίνει στη RA·
 - 4) αμέσως μόλις το επιτρέπει ο φόρτος εργασίας του πληρώματος πτήσης, ενημερώνουν την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με κάθε συμβουλή επίλυσης που απαιτεί παρέκκλιση από τις τρέχουσες οδηγίες ή την εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας·
 - 5) συμμορφώνονται αμέσως με τυχόν τροποποιηθείσες RA·
 - 6) περιορίζουν τις αλλαγές του ίχνους πτήσης στο ελάχιστο αναγκαίο εύρος προκειμένου να συμμορφωθούν προς τις RA·
 - 7) επιστρέφουν αμέσως στους όρους της οδηγίας ή της εξουσιοδότησης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, όταν επιλυθεί το ενδεχόμενο εμπλοκής· και
 - 8) ενημερώνουν τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, όταν επιστρέφουν στην τρέχουσα εξουσιοδότηση.
- γ) Εφόσον χειριστής αναφέρει συμβουλή επίλυσης ACAS, ο ελεγκτής δεν επιχειρεί να τροποποιήσει το ίχνος πτήσης του αεροσκάφους έως ότου ο χειριστής δηλώσει «ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ» («CLEAR OF CONFLICT»).
- δ) Σε περίπτωση που αεροσκάφος αποκλίνει από την εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή από οδηγία σύμφωνη με συμβουλή επίλυσης ή σε περίπτωση που ο χειριστής αναφέρει συμβουλή επίλυσης, ο ελεγκτής παύει να είναι υπεύθυνος για την παροχή διαχωρισμού μεταξύ του εν λόγω αεροσκάφους και οιοδήποτε άλλου αεροσκάφους που επηρεάζεται ως άμεση συνέπεια του ελιγμού που επιφέρει η συμβουλή επίλυσης. Ο ελεγκτής ανακτά την ευθύνη για την παροχή διαχωρισμού σε όλα τα αεροσκάφη που επηρεάζονται όταν:
- 1) ο ελεγκτής επιβεβαιώσει τη λήψη αναφοράς από το πλήρωμα πτήσης ότι το αεροσκάφος έχει ανακτήσει την τρέχουσα εξουσιοδότηση ή
 - 2) ο ελεγκτής επιβεβαιώσει την ορθή λήψη αναφοράς από το πλήρωμα πτήσης ότι το αεροσκάφος έχει ανακτήσει την τρέχουσα εξουσιοδότηση και εκδίδει εναλλακτική εξουσιοδότηση και στη συνέχεια το πλήρωμα πτήσης επιβεβαιώνει την ορθή λήψη της.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).»

22. στη SERA.11015 στοιχείο ε), ο πίνακας S11-3 τροποποιείται ως εξής:

- α) το κείμενο στο στοιχείο «Ερμηνεία» που αντιστοιχεί στη φράση «WILCO» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Κατανοητό, θα συμμορφωθώ» («Understood, will comply»)
- β) στο στοιχείο κάτω από τη φράση «WILCO» η φράση «θα συμμορφωθώ» («Will comply») διαγράφεται·

23. στη SERA.12005, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) Τα πληρώματα πτήσης συντάσσουν τις αναφορές με τη χρήση των εντύπων που βασίζονται στο υπόδειγμα εντύπου AIREP SPECIAL κατά το προσάρτημα 5 στοιχείο Α. Οι εν λόγω αναφορές ανταποκρίνονται στις λεπτομερείς οδηγίες σχετικά με την υποβολή αναφορών, όπως προβλέπεται στο προσάρτημα 5 σημείο 2.

- 1) Οι λεπτομερείς οδηγίες, συμπεριλαμβανομένης της μορφής των μηνυμάτων και της φρασεολογίας που προβλέπονται στο προσάρτημα 5, χρησιμοποιούνται από τα πληρώματα πτήσης κατά τη μετάδοση αναφορών πτήσης και από τις μονάδες ATS κατά την αναμετάδοση των εν λόγω αναφορών.
- 2) Οι ειδικές αναφορές πτήσης οι οποίες περιέχουν παρατηρήσεις σχετικά με ηφαιστειακή δραστηριότητα καταγράφονται στην ειδική αναφορά πτήσης του εντύπου ηφαιστειακής δραστηριότητας κατά το προσάρτημα 5 στοιχείο Β παρέχονται στα πληρώματα πτήσης τα οποία εκτελούν πτήσεις σε διαδρομές που θα μπορούσαν να επηρεαστούν από νέφη ηφαιστειακής τέφρας.»

24. στη SERA.12020 στοιχείο α), το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2) το σχετικό κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης (MWO) σύμφωνα με το προσάρτημα 5 σημείο 3· και»

25. προστίθενται οι ακόλουθες ενότητες 13 και 14:

«ΕΝΟΤΗΤΑ 13

Αποκριτής δευτερεύοντος ραντάρ (SSR)

SERA.13001 Λειτουργία αποκριτή δευτερεύοντος ραντάρ (SSR)

- α) Εφόσον αεροσκάφος φέρει αποκριτή SSR ο οποίος βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας, ο χειριστής λειτουργεί τον αποκριτή καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης, ανεξαρτήτως εάν το αεροσκάφος βρίσκεται εντός ή εκτός εναέριου χώρου στον οποίο χρησιμοποιείται δευτερεύον ραντάρ (SSR) για την εξυπηρέτηση της εναέριας κυκλοφορίας.
- β) Οι χειριστές δε χρησιμοποιούν τη λειτουργία IDENT, εκτός εάν ζητηθεί από την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας.
- γ) Εξαιρουμένων των πτήσεων σε εναέριο χώρο που έχει χαρακτηριστεί από την αρμόδια αρχή ως ζώνη υποχρεωτικής χρήσης αποκριτή, τα αεροσκάφη που δεν διαθέτουν επαρκή παροχή ηλεκτρικής ισχύος εξαιρούνται από την απαίτηση λειτουργίας του αποκριτή καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης.

SERA.13005 Ρύθμιση κωδικού αποκριτή SSR τρόπου λειτουργίας Α

- α) Για να υποδείξει ότι το αεροσκάφος βρίσκεται σε συγκεκριμένη κατάσταση έκτακτης ανάγκης, ο χειριστής αεροσκάφους που διαθέτει SSR:
 - 1) επιλέγει τον κωδικό 7700 για να δηλώσει κατάσταση έκτακτης ανάγκης, εκτός εάν ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας έχει ήδη δώσει οδηγία στον χειριστή να θέσει τον αποκριτή σε λειτουργία με συγκεκριμένο κωδικό. Στη δεύτερη περίπτωση, ο χειριστής δύναται παρ' όλα αυτά να επιλέξει τον κωδικό 7700, εφόσον συντρέχει συγκεκριμένος λόγος να πιστεύει ότι αυτή είναι η πλέον ενδεδειγμένη ενέργεια·
 - 2) επιλέγει τον κωδικό 7600 για να δηλώσει κατάσταση αστοχίας της ραδιοεπικοινωνίας·
 - 3) επιχειρεί να επιλέξει τον κωδικό 7500 για να δηλώσει κατάσταση παράνομης παρέμβασης. Εφόσον το επιβάλλουν οι συνθήκες, χρησιμοποιείται αντ' αυτού ο κωδικός 7700.
- β) Εξαιρουμένων των περιπτώσεων που περιγράφονται στο στοιχείο α) ανωτέρω, ο χειριστής:
 - 1) επιλέγει κωδικούς σύμφωνα με τις οδηγίες της μονάδας ATS· ή
 - 2) ελλείψει οδηγιών της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με τη ρύθμιση του κωδικού, επιλέγει τον κωδικό 2000 ή άλλον κωδικό, όπως ορίζει η αρμόδια αρχή· ή
 - 3) όταν δεν εξυπηρετείται από την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, επιλέγει τον κωδικό 7000, ώστε να βελτιωθεί η ανίχνευση καταλλήλως εξοπλισμένου αεροσκάφους, εκτός αν ορίζει διαφορετικά η αρμόδια αρχή.

- γ) Όταν παρατηρείται ότι ο κωδικός που εμφανίζεται στην απεικόνιση της κατάστασης διαφέρει από τον εκχωρημένο κωδικό του αεροσκάφους:
- 1) ο χειριστής καλείται να επιβεβαιώσει τον επιλεγμένο κωδικό και, εφόσον το επιβάλλει η κατάσταση, να επιλέξει εκ νέου τον ορθό κωδικό και
 - 2) εάν εξακολουθεί να υφίσταται απόκλιση μεταξύ των εκχωρημένων και των απεικονιζόμενων κωδικών, είναι δυνατόν να ζητηθεί από τον χειριστή να διακόψει τη λειτουργία του αποκριτή του αεροσκάφους. Η επόμενη θέση ελέγχου και κάθε άλλη εμπλεκόμενη μονάδα που χρησιμοποιεί SSR και/ή πολυπλευρισμό (MLAT) για την εξυπηρέτηση της εναέριας κυκλοφορίας ενημερώνονται αναλόγως.

SERA.13010 Πληροφορίες που προκύπτουν από το βαρομετρικό ύψος

- α) Εφόσον αεροσκάφος φέρει εξοπλισμό τρόπου λειτουργίας C σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας, ο χειριστής λειτουργεί διαρκώς αυτόν τον τρόπο λειτουργίας, εκτός αν υπαγορεύσει διαφορετικά ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας.
- β) Τα στοιχεία για το επίπεδο πτήσης που προκύπτουν από το βαρομετρικό ύψος και εμφανίζονται στον ελεγκτή επαληθεύονται τουλάχιστον μια φορά από κάθε καταλλήλως εξοπλισμένη μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας κατά την αρχική επαφή με το εν λόγω αεροσκάφος ή, εφόσον αυτό δεν είναι εφικτό, το συντομότερο δυνατόν μετά από αυτήν, εκτός αν ορίζει διαφορετικά η αρμόδια αρχή.

SERA.13015 Ρύθμιση αναγνώρισης αεροσκάφους με αποκριτή SSR τρόπου λειτουργίας S

- α) Τα αεροσκάφη που διαθέτουν τρόπο λειτουργίας S με λειτουργία αναγνώρισης αεροσκάφους μεταδίδουν το χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους όπως καθορίζεται στο στοιχείο 7 του σχεδίου πτήσης του ΔΟΠΑ ή, εφόσον δεν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης, τον αριθμό νηολογίου του αεροσκάφους.
- β) Όταν παρατηρείται στην απεικόνιση της κατάστασης ότι το χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους που μεταδίδεται από αεροσκάφος που διαθέτει τρόπο λειτουργίας S διαφέρει από το αναμενόμενο χαρακτηριστικό αναγνώρισης του εν λόγω αεροσκάφους, ο χειριστής καλείται να επιβεβαιώσει και, κατά περίπτωση, να εισαγάγει εκ νέου το ορθό χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους.
- γ) Εάν, κατόπιν επιβεβαίωσης του χειριστή ότι εισήχθη το ορθό χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους στη λειτουργία αναγνώρισης τρόπου λειτουργίας S, εξακολουθεί να υφίσταται απόκλιση, ο ελεγκτής προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:
- 1) ενημερώνει τον χειριστή σχετικά με την εμμένουσα απόκλιση·
 - 2) εφόσον είναι εφικτό, διορθώνει την ένδειξη του χαρακτηριστικού αναγνώρισης αεροσκάφους στην απεικόνιση της κατάστασης· και
 - 3) ενημερώνει την επόμενη θέση ελέγχου και κάθε άλλη εμπλεκόμενη μονάδα που χρησιμοποιεί τρόπο λειτουργίας S για σκοπούς αναγνώρισης ότι το χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους που μεταδίδεται από το αεροσκάφος αυτό είναι λανθασμένο.

SERA.13020 Βλάβη του αποκριτή SSR όταν είναι υποχρεωτική η μεταφορά λειτουργικού αποκριτή

- α) Σε περίπτωση βλάβης του αποκριτή μετά την αναχώρηση, οι μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας επιχειρούν να παρέχουν συνέχιση της πτήσης έως το αεροδρόμιο προορισμού σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης. Οι χειριστές όμως ενδέχεται να πρέπει να συμμορφωθούν με συγκεκριμένους περιορισμούς.
- β) Σε περίπτωση βλάβης του αποκριτή που δεν μπορεί να αποκατασταθεί πριν από την αναχώρηση, ο χειριστής:
- 1) ενημερώνει το συντομότερο δυνατόν την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, κατά προτίμηση πριν από την υποβολή του σχεδίου πτήσης·
 - 2) εισάγει στο στοιχείο 10 του εντύπου του σχεδίου πτήσης του ΔΟΠΑ κάτω από το πεδίο SSR τον χαρακτήρα "N" σε περίπτωση που ο αποκριτής βρίσκεται πλήρως εκτός κατάστασης επιχειρησιακής λειτουργίας ή, σε περίπτωση μερικής βλάβης του αποκριτή, εισάγει τον χαρακτήρα που αντιστοιχεί στην εναπομένουσα ικανότητα του αποκριτή και
 - 3) συμμορφώνεται με τυχόν δημοσιευμένες διαδικασίες για την υποβολή αιτήματος εξαίρεσης από τις απαιτήσεις μεταφοράς λειτουργικού αποκριτή SSR.

ΕΝΟΤΗΤΑ 14

Διαδικασίες φωνητικής επικοινωνίας**SERA.14001 Γενικά**

Για κάθε συγκεκριμένη κατάσταση χρησιμοποιείται τυποποιημένη φρασεολογία. Χρησιμοποιείται ανοικτή γλώσσα, μόνον εφόσον η τυποποιημένη φρασεολογία δεν μπορεί να εξυπηρετήσει σκοπούμενη μετάδοση.

SERA.14005 Κατηγορίες μηνυμάτων

α) Οι κατηγορίες μηνυμάτων που διαχειρίζεται η κινητή αεροναυτική υπηρεσία και η σειρά προτεραιότητας κατά την αποκατάσταση της επικοινωνίας και τη μετάδοση των μηνυμάτων είναι σύμφωνες με τον πίνακα S14-1.

Πίνακας S14-1

| Κατηγορία μηνυμάτων και ραδιοτηλεφωνικό σήμα σειράς προτεραιότητας | Ραδιοτηλεφωνικό σήμα |
|--|----------------------------------|
| α) Κλήσεις κινδύνου, μηνύματα κινδύνου και εκπομπή σήματος κινδύνου | MAYDAY |
| β) Μηνύματα επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που έπονται σήματος ιατρικών μεταφορών | PAN PAN ή PAN PAN MEDICAL |
| γ) Επικοινωνίες σχετικά με την εύρεση κατεύθυνσης | — |
| δ) Μηνύματα ασφάλειας πτήσεων | — |
| ε) Μετεωρολογικά μηνύματα | — |
| στ) Μηνύματα σχετικά με την κανονικότητα των πτήσεων | — |

β) Η διαχείριση των μηνυμάτων κινδύνου και της εκπομπής σήματος κινδύνου είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της SERA.14095.

γ) Η διαχείριση των μηνυμάτων επείγουσας ανάγκης και της εκπομπής σήματος επείγουσας ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που έπονται σήματος ιατρικών μεταφορών, είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της SERA.14095.

SERA.14010 Μηνύματα ασφάλειας πτήσεων

Τα μηνύματα ασφάλειας πτήσεων περιλαμβάνουν τα εξής:

- μηνύματα κινήσεων και ελέγχου·
- μηνύματα προερχόμενα από φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή από αεροσκάφος, τα οποία αφορούν άμεσα αεροσκάφος εν πτήξει·
- μετεωρολογικές συμβουλές οι οποίες αφορούν άμεσα αεροσκάφος εν πτήξει ή που πρόκειται να αναχωρήσει (μεμονωμένη επικοινωνία ή εκπομπή)·
- λοιπά μηνύματα που αφορούν αεροσκάφος εν πτήξει ή που πρόκειται να αναχωρήσει.

SERA.14015 Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιείται στην επικοινωνία αέρος-εδάφους

α) Οι ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους διεξάγονται στην αγγλική γλώσσα ή στη γλώσσα που κανονικά χρησιμοποιεί ο σταθμός εδάφους.

β) Η αγγλική γλώσσα χρησιμοποιείται, κατόπιν αιτήματος οιοδήποτε αεροσκάφους, σε όλους τους σταθμούς εδάφους που εξυπηρετούν καθορισμένα αεροδρόμια και διαδρομές χρησιμοποιούμενες από διεθνείς αεροπορικές γραμμές. Η αγγλική γλώσσα χρησιμοποιείται σε επικοινωνίες μεταξύ της μονάδας ATS και των αεροσκαφών σε αεροδρόμια με πάνω από 50 000 ετήσιες διεθνείς κινήσεις πτήσεων IFR, εκτός αν ορίζει διαφορετικά η αρμόδια αρχή σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Τα κράτη μέλη στα οποία, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, η αγγλική γλώσσα δεν είναι η μοναδική γλώσσα που χρησιμοποιείται σε επικοινωνίες μεταξύ της μονάδας ATS και των αεροσκαφών στα εν λόγω αεροδρόμια, δύνανται να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν την απαίτηση περί χρήσης της αγγλικής γλώσσας και να ενημερώσουν σχετικά την Επιτροπή. Σε αυτή την περίπτωση, τα κράτη μέλη πρέπει να εκπονήσουν το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 2017 μελέτη σχετικά με τη δυνατότητα απαίτησης χρήσης της αγγλικής γλώσσας σε επικοινωνίες μεταξύ της μονάδας ATS και των αεροσκαφών στα εν λόγω αεροδρόμια για λόγους ασφαλείας, προκειμένου να αποφεύγεται η παρεύρεση αεροσκάφους σε χρησιμοποιούμενο διάδρομο ή άλλοι κίνδυνοι ασφαλείας και, ταυτόχρονα, να λαμβάνονται υπόψη οι ισχύουσες διατάξεις της ενωσιακής και της εθνικής νομοθεσίας όσον αφορά τη χρήση των γλωσσών. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν την εν λόγω μελέτη και διαβιβάζουν τα πορίσματά της στον Οργανισμό και την Επιτροπή.

γ) Οι διαθέσιμες γλώσσες σε συγκεκριμένο σταθμό εδάφους αποτελούν μέρος των εκδόσεων αεροναυτικών πληροφοριών και άλλων δημοσιευμένων αεροναυτικών πληροφοριών σχετικά με τις εν λόγω διευκολύνσεις.

SERA.14020 Ορθογραφία στη ραδιοτηλεφωνία

Στον συλλαβισμό ονομάτων, συντμήσεων υπηρεσιών και λέξεων που η ορθογραφία τους μπορεί να προκαλέσει αμφιβολίες χρησιμοποιείται το αλφάβητο που καθορίζεται στον πίνακα S14-2.

Πίνακας S14-2

Ραδιοτηλεφωνικό αλφάβητο συλλαβισμού

| Γράμμα | Λέξη | Κατά προσέγγιση προφορά (αναπαράσταση με λατινικό αλφάβητο) |
|--------|---------|--|
| A | Alfa | <u>AL</u> FAH |
| B | Bravo | <u>BRAH</u> VOH |
| C | Charlie | <u>CHAR</u> LEE or <u>SHAR</u> LEE |
| D | Delta | <u>DELL</u> TAH |
| E | Echo | <u>ECK</u> OH |
| F | Foxtrot | <u>FOKS</u> TROT |
| G | Golf | GOLF |
| H | Hotel | HO <u>TELL</u> |
| I | India | <u>IN</u> DEE AH |
| J | Juliett | <u>JEW</u> LEE <u>ETT</u> |
| K | Kilo | <u>KEY</u> LOH |

| Γράμμα | Λέξη | Κατά προσέγγιση προφορά (αναπαράσταση με λατινικό αλφάβητο) |
|--------|----------|--|
| L | Lima | <u>LEE</u> MAH |
| M | Mike | MIKE |
| N | November | NO <u>VEM</u> BER |
| O | Oscar | <u>OSS</u> CAH |
| P | Papa | PAH <u>PAH</u> |
| Q | Quebec | KEH <u>BECK</u> |
| R | Romeo | <u>ROW</u> ME OH |
| S | Sierra | SEE <u>AIR</u> RAH |
| T | Tango | <u>TANG</u> GO |
| U | Uniform | <u>YOU</u> NEE FORM or <u>OO</u> NEE FORM |
| V | Victor | <u>VIK</u> TAH |
| W | Whiskey | <u>WISS</u> KEY |
| X | X-ray | <u>ECKS</u> RAY |
| Y | Yankee | <u>YANG</u> KEY |
| Z | Zulu | <u>ZOO</u> LOO |

Στην κατά προσέγγιση αναπαράσταση με τη χρήση του λατινικού αλφάβητου, υπογραμμίζονται οι συλλαβές που πρέπει να τονίζονται.

SERA.14025 Αρχές που διέπουν την αναγνώριση διαδρομών ATS πλην των διαδρομών συνήθους αναχώρησης και άφιξης

α) Χρήση προσδιοριστών διαδρομής ATS στις επικοινωνίες

- 1) Σε φωνητικές επικοινωνίες, το βασικό γράμμα προσδιοριστή εκφωνείται σύμφωνα με το αλφάβητο συλλαβισμού όπως καθορίζεται στον πίνακα S14-2.
- 2) Κατά τη χρήση των προθεμάτων K, U ή S, εκφωνούνται στις φωνητικές επικοινωνίες ως εξής:
 - i) K — KOPTER
 - ii) U — UPPER
 - iii) S — SUPERSONIC

β) Η λέξη “kopter” προφέρεται όπως στην αγγλική λέξη “helicopter” και οι λέξεις “upper” και “supersonic” όπως στην αγγλική γλώσσα.

SERA.14026 Σημαντικά σημεία

Κανονικά, για την αναφορά σημαντικού σημείου σε φωνητικές επικοινωνίες χρησιμοποιείται η ονομασία σε ανοικτή γλώσσα για σημαντικά σημεία τα οποία επισημαίνονται από τη θέση εγκατάστασης βοηθήματος ραδιοπλοήγησης ή ο μοναδικός προφερτός “κωδικός ονομασίας” αποτελούμενος από πέντε χαρακτήρες για σημαντικά σημεία τα οποία δεν επισημαίνονται από τη θέση εγκατάστασης βοηθήματος ραδιοπλοήγησης. Εφόσον δεν χρησιμοποιείται η ονομασία σε ανοικτή γλώσσα για τη θέση εγκατάστασης βοηθήματος ραδιοπλοήγησης, αντικαθίσταται από τον κωδικοποιημένο προσδιοριστή ο οποίος, στις φωνητικές επικοινωνίες, εκφωνείται σύμφωνα με το αλφάβητο συλλαβισμού.

SERA.14030 Χρήση προσδιοριστών για διαδρομές συνήθους ενόργανης αναχώρησης και άφιξης

Στις φωνητικές επικοινωνίες χρησιμοποιείται ο προσδιοριστής σε ανοικτή γλώσσα για διαδρομές συνήθους ενόργανης αναχώρησης ή άφιξης.

SERA.14035 Μετάδοση αριθμών στη ραδιοτηλεφωνία

α) Μετάδοση αριθμών

- 1) Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται κατά τη μετάδοση του χαρακτηριστικού κλήσης αεροσκάφους, της πορείας, του διαδρόμου, της κατεύθυνσης και ταχύτητας ανέμου μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά.
 - i) Τα επίπεδα πτήσης μεταδίδονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση επιπέδων πτήσης σε ακέραιες εκατοντάδες.
 - ii) Η ρύθμιση υψομέτρου μεταδίδεται με την εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση ρύθμισης 1 000 hPa, η οποία μεταδίδεται με τη φράση “ONE THOUSAND”.
 - iii) Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται κατά τη μετάδοση κωδικών αποκριτή μεταδίδονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία, εφόσον οι κωδικοί αποκριτή περιλαμβάνουν μόνο ακέραιες χιλιάδες, οι πληροφορίες μεταδίδονται με εκφώνηση του ψηφίου του αριθμού των χιλιάδων ο οποίος ακολουθείται από τη λέξη “THOUSAND”.
- 2) Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται κατά τη μετάδοση άλλων πληροφοριών εκτός αυτών που περιγράφονται στο στοιχείο α) σημείο 1) μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία όλοι οι αριθμοί που περιέχουν ακέραιες εκατοντάδες και ακέραιες χιλιάδες μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των εκατοντάδων ή των χιλιάδων ο οποίος ακολουθείται από τη λέξη “HUNDRED” ή “THOUSAND”, ανάλογα με την περίπτωση. Οι συνδυασμοί χιλιάδων και ακέραιων εκατοντάδων μεταδίδονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των χιλιάδων ακολουθούμενου από τη λέξη “THOUSAND”, η οποία ακολουθείται από τον αριθμό των εκατοντάδων που ακολουθείται από τη λέξη “HUNDRED”.
- 3) Εφόσον χρειάζεται να αποσαφηνιστεί ο αριθμός που μεταβιβάζεται ως ακέραιες εκατοντάδες και/ή ακέραιες χιλιάδες, ο αριθμός μεταβιβάζεται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά.
- 4) Κατά την παροχή πληροφοριών για τη σχετική διόπτευση αντικειμένου ή κυκλοφορία εμπλοκής εκφραζόμενων ως προς το 12ωρο ωρολόγιο, οι πληροφορίες μεταδίδονται με εκφώνηση των ψηφίων από κοινού, για παράδειγμα “TEN O’CLOCK” ή “ELEVEN O’CLOCK”.
- 5) Οι αριθμοί που περιέχουν υποδιαστολή μεταδίδονται όπως προβλέπεται στο στοιχείο α) σημείο 1) και η υποδιαστολή τίθεται στην κατάλληλη θέση και υποδεικνύεται με τη λέξη “DECIMAL”.
- 6) Και τα έξι ψηφία του αριθμητικού προσδιοριστή χρησιμοποιούνται για την ταυτοποίηση του διαύλου εκπομπής στις επικοινωνίες ραδιοτηλεφωνίας σε πολύ υψηλή συχνότητα (VHF), εκτός από την περίπτωση κατά την οποία τόσο το πέμπτο όσο και το έκτο ψηφίο είναι μηδέν, οπότε χρησιμοποιούνται μόνο τα τέσσερα πρώτα ψηφία.

SERA.14040 Προφορά αριθμών

Εφόσον η γλώσσα που χρησιμοποιείται για την επικοινωνία είναι η αγγλική, οι αριθμοί μεταβιβάζονται με την προφορά που προβλέπεται στον πίνακα S14-3:

Πίνακας S14-3

| Αριθμός ή σημείο | Προφορά |
|------------------|-------------|
| 0 | ZE-RO |
| 1 | WUN |
| 2 | TOO |
| 3 | TREE |
| 4 | FOW-er |
| 5 | FIFE |
| 6 | SIX |
| 7 | SEV-en |
| 8 | AIT |
| 9 | NIN-er |
| 10 | TEN |
| 11 | EE-LE-VEN |
| 12 | TWELF |
| Decimal | DAY-SEE-MAL |
| Hundred | HUN-dred |
| Thousand | TOU-SAND |

SERA.14045 Τεχνική μεταβίβασης

- α) Οι μεταβιβάσεις γίνονται με τρόπο σύντομο και σε τόνο κανονικής συνδιάλεξης.
- β) Στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες λέξεις και φράσεις, ανάλογα με την περίπτωση, οι οποίες έχουν την έννοια που αναγράφεται στον πίνακα S14-4:

Πίνακας S14-4

| Φράση | Έννοια |
|-------------------------------------|---|
| ACKNOWLEDGE (“ΓΝΩ-ΣΤΟΠΟΙΗΣΤΕ ΛΗΨΗ”) | “Γνωστοποιήστε μου αν λάβατε και αν καταλάβατε αυτό το μήνυμα”. |
| AFFIRM (“ΘΕΤΙΚΟ”) | “Ναι”. |

| Φράση | Έννοια |
|---|---|
| APPROVED (“ΕΓΚΡΙΝΕΤΑΙ”) | “Η ενέργεια που προτείνεται εγκρίνεται”. |
| BREAK (“ΔΙΑΚΟΠΗ”) | “Γνωστοποιείται διαχωρισμός μεταξύ τμημάτων του μηνύματος”. |
| BREAK BREAK (“ΔΙΑΚΟΠΗ ΔΙΑΚΟΠΗ”) | “Γνωστοποιείται διαχωρισμός μεταξύ μηνυμάτων που μεταβιβάζονται σε διαφορετικά αεροσκάφη σε περιοχή μεγάλης κίνησης”. |
| CANCEL (“ΑΚΥΡΟ”) | “Ακυρώστε την εξουσιοδότηση που δόθηκε προηγουμένως”. |
| CHECK (“ΕΞΕΤΑΣΤΕ”) | “Εξετάστε ένα σύστημα ή μια διαδικασία”. |
| CLEARED (“ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (-ΟΙ)”) | “Εξουσιοδοτείστε να ενεργήσετε σύμφωνα με τους όρους που καθορίστηκαν”. |
| CONFIRM (“ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΤΕ”) | “Αιτούμαι επιβεβαίωση της: (εξουσιοδότησης, οδηγίας, ενέργειας, πληροφορίας)”. |
| CONTACT (“ΚΑΛΕΣΤΕ”) | “Επικοινωνήστε με...” |
| CORRECT (“ΣΩΣΤΟ”) | “Αυτό είναι ορθό” ή “αυτό είναι ακριβές”. |
| CORRECTION (“ΔΙΟΡΘΩΣΗ”) | “Έχει γίνει λάθος σε αυτήν τη μεταβίβαση (ή στο μήνυμα που προσδιορίζεται). Το ορθό είναι...” |
| DISREGARD (“ΑΓΝΟΗΣΤΕ”) | “Αγνοήστε”. |
| HOW DO YOU READ [“ΠΩΣ (ΜΕ) ΛΑΜΒΑΝΕΤΕ”] | “Ποια είναι η καταληπτότητα της εκπομπής μου;” [βλέπε τη SERA.14070 στοιχείο γ)] |
| I SAY AGAIN [“ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΩ (ΛΕΩ ΠΑΛΙ)”] | “Επαναλαμβάνω για σαφήνεια ή έμφαση”. |
| MAINTAIN [“ΔΙΑΤΗΡΗΣΤΕ(-ΘΕΙΤΕ)”] | “Συνεχίστε σύμφωνα με τους όρους που έχουν τεθεί” ή με την κυριολεκτική της έννοια. |
| MONITOR (“ΑΚΡΟΑΣΘΕ”) | “Ακροάστε (στη συχνότητα)”. |
| NEGATIVE (“ΑΡΝΗΤΙΚΟ”) | “Όχι” ή “Δεν παρέχεται έγκριση” ή “Αυτό δεν είναι ορθό” ή “Δεν δύναμαι”. |
| OVER (“ΟΒΕΡ”) | “Η μεταβίβασή μου τελείωσε και περιμένω απάντησή σας”. |
| OUT (“ΤΕΛΟΣ”) | “Η παρούσα ανταπόκριση τελείωσε και δεν αναμένεται απάντηση”. |
| READ BACK (“ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ΜΗΝΥΜΑ”) | “Επαναλάβετε ολόκληρο το μήνυμα ή κάποιο συγκεκριμένο μέρος του, όπως ακριβώς το έχετε λάβει”. |
| RECLEARED (“ΕΠΑΝΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΤΕ”) | “Έχει γίνει αλλαγή στην τελευταία εξουσιοδότηση που σας δόθηκε και η νέα εξουσιοδότηση υπερισχύει ολόκληρης της προηγούμενης ή μέρους της”. |
| REPORT (“ΑΝΑΦΕΡΑΤΕ”) | “Δώστε την εξής πληροφορία...” |
| REQUEST [“ΖΗΤΩ (-ΟΥΜΕ)”] | “Θα ήθελα να μου πείτε...” ή “επιθυμώ να λάβω...” |
| ROGER (“ΕΛΗΦΘΗ”) | “Έχω λάβει ολόκληρη την τελευταία μεταβίβασή σας”. |

| Φράση | Έννοια |
|--------------------------------------|--|
| SAY AGAIN (“ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ”) | “Επαναλάβετε ολόκληρο ή το εξής μέρος της τελευταίας μεταβίβασής σας”. |
| SPEAK SLOWER (“ΜΙΑΗΣΤΕ ΠΙΟ ΑΡΓΑ”) | “Ελαττώστε τον ρυθμό ομιλίας σας”. |
| STANDBY (“ΑΝΑΜΕΙΝΑΤΕ”) | “Περιμένετε και θα σας καλέσω”. |
| UNABLE (“ΑΔΥΝΑΤΩ”) | “Δεν δύναμαι να συμμορφωθώ προς το αίτημα, την οδηγία ή την εξουσιοδότησή σας”. |
| WILCO (“ΤΟΥΥΙΑΚΟ”) | (συντομευμένη έκφραση του “will comply”) “Κατανόω το μήνυμά σας και θα συμμορφωθώ με αυτό”. |
| WORDS TWICE (“ΔΥΟ ΦΟΡΕΣ ΤΙΣ ΛΕΞΕΙΣ”) | α) Ως αίτημα: “Η επικοινωνία είναι δύσκολη. Παρακαλώ μεταβίβαστε κάθε λέξη ή ομάδα λέξεων δύο φορές”. β) Ως πληροφορία: “Επειδή η επικοινωνία είναι δύσκολη, κάθε λέξη ή ομάδα λέξεων σε αυτό το μήνυμα θα μεταβιβαστεί δύο φορές”. |

SERA.14050 Ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης αεροσκαφών

α) Πλήρη χαρακτηριστικά κλήσης

Το ραδιοτηλεφωνικό χαρακτηριστικό κλήσης αεροσκάφους ανήκει σε έναν από τους ακόλουθους τύπους:

- 1) Τύπος α) — οι χαρακτήρες που αντιστοιχούν στα στοιχεία νηολόγησης του αεροσκάφους, ή
- 2) Τύπος β) — το τηλεφωνικό αναγνωριστικό του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, ακολουθούμενο από τους τελευταίους τέσσερις χαρακτήρες των στοιχείων νηολόγησης του αεροσκάφους,
- 3) Τύπος γ) — το τηλεφωνικό αναγνωριστικό του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό πτήσης.

β) Συντομευμένα χαρακτηριστικά κλήσης

Τα ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης των αεροσκαφών που αναφέρονται στο στοιχείο α), με εξαίρεση τον τύπο γ), μπορούν να συντομευθούν υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο SERA.14055 στοιχείο γ). Τα συντομευμένα χαρακτηριστικά κλήσης έχουν την ακόλουθη μορφή:

- (1) Τύπος α) — ο πρώτος χαρακτήρας των στοιχείων νηολόγησης και τουλάχιστον οι δύο τελευταίοι χαρακτήρες του χαρακτηριστικού κλήσης,
- (2) Τύπος β) — το τηλεφωνικό αναγνωριστικό του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, ακολουθούμενο τουλάχιστον από τους δύο τελευταίους χαρακτήρες του χαρακτηριστικού κλήσης,
- (3) Τύπος γ) — δεν υπάρχει συντομευμένη μορφή.

SERA.14055 Διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας

α) Τα αεροσκάφη δεν αλλάζουν τον τύπο του ραδιοτηλεφωνικού χαρακτηριστικού κλήσης τους κατά τη διάρκεια της πτήσης, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που για λόγους ασφαλείας επιτρέπεται προσωρινά τέτοια αλλαγή μετά από οδηγίες της μονάδας ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Καμία μετάδοση δεν απευθύνεται σε αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της απογείωσης, κατά το τελευταίο μέρος της τελικής φάσης προσέγγισης ή κατά την προσγείωση, εκτός αν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας.

β) Επίτευξη ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών

1) Κατά τη διαδικασία επίτευξης επικοινωνίας, χρησιμοποιούνται πάντα πλήρη ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης. Κατά τη διαδικασία επίτευξης επικοινωνίας, τα αεροσκάφη αρχίζουν την κλήση τους με το αναγνωριστικό του καλούμενου σταθμού, ακολουθούμενο από το αναγνωριστικό του καλούντος σταθμού.

- 2) Για τη διαδικασία απάντησης στις προαναφερθείσες κλήσεις, χρησιμοποιείται το χαρακτηριστικό κλήσης του καλούντος σταθμού, ακολουθούμενο από το χαρακτηριστικό κλήσης του απαντώντος σταθμού, το οποίο θεωρείται ως πρόσκληση για να αρχίσει η μεταβίβαση του καλούντος σταθμού. Για τις μεταβιβάσεις επικοινωνίας εντός μονάδας ATS, το χαρακτηριστικό κλήσης της μονάδας ATS είναι δυνατόν να παραλείπεται, εφόσον το επιτρέπει η αρμόδια αρχή.
 - 3) Οι επικοινωνίες για επίτευξη επαφής αρχίζουν με κλήση και απάντηση, εκτός αν είναι βέβαιο ότι ο καλούμενος σταθμός θα λάβει την κλήση, οπότε ο καλών σταθμός μπορεί να μεταδώσει το μήνυμά του χωρίς να περιμένει απάντηση από τον καλούμενο σταθμό.
- γ) Συνέχιση των ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών
- 1) Τα συντομευμένα ραδιοτηλεφωνικά χαρακτηριστικά κλήσης, όπως περιγράφονται στη SERA.14050 στοιχείο β), χρησιμοποιούνται μόνο μετά από επιτυχή επικοινωνία, όταν δεν υπάρχει πλέον πιθανότητα να προκληθεί σύγχυση. Τα αεροσκάφη χρησιμοποιούν τα συντομευμένα χαρακτηριστικά κλήσης τους, μόνον αφού λάβουν κλήση με αυτά από τον αεροναυτικό σταθμό.
 - 2) Όταν εκδίδονται και επαναλαμβάνονται εξουσιοδοτήσεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, οι ελεγκτές και οι χειριστές αναφέρουν πάντα το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους προς το οποίο απευθύνεται η εξουσιοδότηση. Σε κάθε άλλη περίπτωση, επιτρέπεται συνεχής αμφίδρομη επικοινωνία μετά την επίτευξη επαφής, χωρίς να χρησιμοποιούνται πλέον τα χαρακτηριστικά αναγνώρισης ή κλήσης έως το τέλος της επαφής.

SERA.14060 Μετάδοση επικοινωνιών VHF

- α) Το αεροσκάφος καλείται από την αρμόδια μονάδα ATS να μεταβεί από μια ραδιοσυχνότητα σε άλλη βάσει των συμφωνημένων διαδικασιών. Ελλείψει σχετικής οδηγίας, το αεροσκάφος ενημερώνει τη μονάδα ATS πριν πραγματοποιήσει την εν λόγω μετάβαση.
- β) Κατά την επίτευξη αρχικής επαφής σε ή κατά την έξοδο από συχνότητα VHF, το αεροσκάφος μεταδίδει την εν λόγω πληροφορία, σύμφωνα με τυχόν απαίτηση των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και την έγκριση της αρμόδιας αρχής.

SERA.14065 Διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας για αλλαγή διαύλου φωνητικής επικοινωνίας αέρος-εδάφους

- α) Η αρχική κλήση προς μονάδα ATS κατόπιν αλλαγής διαύλου φωνητικής επικοινωνίας αέρος-εδάφους περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία, εκτός αν ορίζουν διαφορετικά οι αρμόδιοι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και εγκρίνει η αρμόδια αρχή:
 - 1) το αναγνωστικό της καλούμενης μονάδας ATS,
 - 2) το χαρακτηριστικό κλήσης και, στην περίπτωση αεροσκαφών που εμπίπτουν στην κατηγορία βαρέος απορρεύματος ανατάραξης, τη λέξη “Βαρύ” (“Heavy”) ή “Υπερβαρύ” (“Super”), εφόσον η αρμόδια αρχή έχει κρίνει ότι εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή,
 - 3) το επίπεδο, συμπεριλαμβανομένων των επιπέδων διέλευσης και των εξουσιοδοτημένων επιπέδων, εφόσον δεν διατηρείται το εξουσιοδοτημένο επίπεδο,
 - 4) την ταχύτητα, εφόσον έχει εκχωρηθεί από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και
 - 5) πρόσθετα στοιχεία, σύμφωνα με την απαίτηση των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και την έγκριση της αρμόδιας αρχής.
- β) Οι χειριστές παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο πτήσης στην πλησιέστερη ακέραια απόσταση 30 m ή 100 ft, σύμφωνα με την ένδειξη στο υψόμετρο του χειριστή.
- γ) Αρχική κλήση προς τον πύργο ελέγχου αεροδρομίου

Για αεροσκάφη που εξυπηρετούνται από υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου, η αρχική κλήση περιλαμβάνει:

- 1) το αναγνωστικό της καλούμενης μονάδας ATS,
- 2) το χαρακτηριστικό κλήσης και, στην περίπτωση αεροσκαφών που εμπίπτουν στην κατηγορία βαρέος απορρεύματος ανατάραξης, τη λέξη “Βαρύ” (“Heavy”) ή “Υπερβαρύ” (“Super”), εφόσον η αρμόδια αρχή έχει κρίνει ότι εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή,
- 3) τη θέση και

- 4) πρόσθετα στοιχεία, σύμφωνα με την απαίτηση των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και την έγκριση της αρμόδιας αρχής.

SERA.14070 Διαδικασίες δοκιμών

- α) Ο τύπος των δοκιμαστικών εκπομπών περιλαμβάνει τα εξής:

- 1) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του καλούμενου σταθμού,
- 2) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του καλούντος σταθμού,
- 3) τις λέξεις “RADIO CHECK” (“ΔΟΚΙΜΗ (ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ)”),
- 4) τη συχνότητα που χρησιμοποιείται.

- β) Η απάντηση σε δοκιμαστική εκπομπή περιλαμβάνει τα εξής:

- 1) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του σταθμού που ζητά τη δοκιμή,
- 2) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του απαντώντος σταθμού,
- 3) πληροφορίες που αφορούν την καταληπτότητα του σταθμού που ζητά τη δοκιμαστική εκπομπή,

- γ) Όταν γίνονται δοκιμές χρησιμοποιείται η ακόλουθη κλίμακα καταληπτότητας:

Κλίμακα καταληπτότητας

- 1) 1 Ακατάλληπτο (“Unreadable”)
- 2) 2 Καταληπτό ορισμένες φορές (“Readable now and then”)
- 3) 3 Καταληπτό με δυσκολία (“Readable but with difficulty”)
- 4) 4 Καταληπτό (“Readable”)
- 5) 5 Απολύτως καταληπτό (“Perfectly readable”)

SERA.14075 Ανταλλαγή επικοινωνιών

- α) Οι επικοινωνίες είναι σύντομες, σαφείς και να χρησιμοποιείται σε αυτές η τυποποιημένη φρασεολογία, εφόσον διατίθεται.

- 1) Όταν μεταδίδεται από αεροσκάφος, η επιβεβαίωση λήψης μηνύματος περιλαμβάνει το χαρακτηριστικό κλήσης του εν λόγω αεροσκάφους.
- 2) Όταν η επιβεβαίωση λήψης μεταδίδεται από μονάδα ATS προς αεροσκάφος, περιλαμβάνει το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους, ακολουθούμενο, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, από το χαρακτηριστικό κλήσης της μονάδας ATS.

- β) Τερματισμός συνομιλίας.

Η ραδιοτηλεφωνική συνομιλία τερματίζεται από τη λαμβάνουσα μονάδα ATS ή από το αεροσκάφος που χρησιμοποιεί το χαρακτηριστικό κλήσης του.

- γ) Διορθώσεις και επαναλήψεις

- 1) Όταν γίνει λάθος στη μεταβίβαση, τότε μεταβιβάζεται η λέξη “ΔΙΟΡΘΩΣΗ” (“CORRECTION”), επαναλαμβάνεται η τελευταία ομάδα ή φράση που μεταβιβάστηκε σωστά και, στη συνέχεια, μεταβιβάζεται η σωστή εκδοχή του μηνύματος.
- 2) Εάν η διόρθωση μπορεί να είναι καλύτερη με επανάληψη ολόκληρου του μηνύματος, χρησιμοποιείται η φράση “ΔΙΟΡΘΩΣΗ, ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΩ” (“CORRECTION, I SAY AGAIN”), πριν μεταδοθεί το μήνυμα για δεύτερη φορά.
- 3) Εάν ο λαμβάνων σταθμός αμφιβάλλει για την ορθότητα του μηνύματος που έλαβε, ζητά επανάληψη είτε ολόκληρου του μηνύματος είτε μέρους αυτού.

- 4) Εάν απαιτείται επανάληψη ολόκληρου του μηνύματος, μεταβιβάζονται οι λέξεις “ΕΠΑΝΑΛΑΒΕΤΕ” (“SAY AGAIN”). Εάν απαιτείται επανάληψη τμήματος του μηνύματος, χρησιμοποιείται η φράση “ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ΟΛΑ ΠΡΙΝ (ΤΟ)... (πρώτη λέξη που ελήφθη σωστά)” (“SAY AGAIN ALL BEFORE...”) ή “ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ΑΠΟ... (λέξη που προηγείται του τμήματος που δεν ελήφθη) ΜΕΧΡΙ... (λέξη που ακολουθεί το τμήμα που δεν ελήφθη)” (“SAY AGAIN... TO...”) ή “ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ΟΛΑ ΜΕΤΑ (ΤΟ)... (τελευταία λέξη που ελήφθη σωστά)” (“SAY AGAIN ALL AFTER...”).
- δ) Αν κατά τη διάρκεια του ελέγχου για την ορθότητα της επανάληψης διαπιστωθεί ότι έγιναν λάθη σε ορισμένα μέρη, μεταβιβάζεται η φράση “ΑΡΝΗΤΙΚΟ ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΩ” (“NEGATIVE I SAY AGAIN”) στο τέλος της επανάληψης και στη συνέχεια επαναλαμβάνονται τα μέρη αυτά σωστά.

SERA.14080 Επαγρύπνηση επικοινωνιών/Ώρες υπηρεσίας

- α) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τα αεροσκάφη διατηρούν επαγρύπνηση όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή και δεν διακόπτουν την επαγρύπνηση χωρίς να ειδοποιήσουν την οικεία μονάδα ATS, εκτός αν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας.
- 1) Αεροσκάφη που εκτελούν μεγάλες υπερπόντιες πτήσεις ή πτήσεις σε καθορισμένες περιοχές πάνω από τις οποίες απαιτείται τα αεροσκάφη να φέρουν πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT), διατηρούν συνεχώς ανοιχτή τη συχνότητα VHF έκτακτης ανάγκης 121,5 MHz, εκτός από τις περιόδους που διεξάγουν επικοινωνίες σε άλλους διαύλους VHF ή αδυνατούν να έχουν ταυτόχρονα ανοιχτούς δύο διαύλους λόγω περιορισμών του αερομεταφερόμενου εξοπλισμού ή άλλων υποχρεώσεων στον θάλαμο διακυβέρνησης.
- 2) Τα αεροσκάφη διατηρούν συνεχώς ανοιχτή τη συχνότητα VHF έκτακτης ανάγκης 121,5 MHz σε περιοχές ή διαδρομές στις οποίες υφίσταται ενδεχόμενο αναχαιτίσις αεροσκάφους ή άλλων επικίνδυνων καταστάσεων και έχει οριστεί σχετική απαίτηση η αρμόδια αρχή.
- β) Οι αεροναυτικοί σταθμοί διατηρούν συνεχώς ανοιχτό τον διάλογο της συχνότητας VHF έκτακτης ανάγκης 121,5 MHz κατά τις ώρες εξυπηρέτησης των μονάδων στις οποίες αυτός είναι εγκατεστημένος. Εφόσον δύο ή περισσότεροι σταθμοί είναι συνεγκατεστημένοι, η εν λόγω απαίτηση πληρούται με ανοιχτή τη συχνότητα 121,5 MHz ενός από αυτούς.
- γ) Εφόσον καταστεί αναγκαίο για αεροσκάφος ή μονάδα ATS να αναστείλει τη λειτουργία για οποιονδήποτε λόγο, ενημερώνει σχετικά τους λοιπούς εμπλεκόμενους σταθμούς, εφόσον είναι εφικτό, και μεταδίδει την εκτιμώμενη ώρα αποκατάστασης της λειτουργίας. Όταν αποκατασταθεί η λειτουργία, οι λοιποί εμπλεκόμενοι σταθμοί ενημερώνονται σχετικά. Εφόσον καταστεί αναγκαία η αναστολή της λειτουργίας πέραν της ώρας που καθορίστηκε στην αρχική ανακοίνωση, μεταδίδεται, εφόσον είναι εφικτό, αναθεωρημένη ώρα αποκατάστασης της λειτουργίας την αρχική ώρα ή πλησίον αυτής.

SERA.14085 Χρήση τυφλής εκπομπής

- α) Όταν αεροσκάφος αδυνατεί να επιτύχει επαφή στον καθορισμένο διάλογο, στον προηγούμενο διάλογο που χρησιμοποιήθηκε ή σε άλλο κατάλληλο διάλογο για τη διαδρομή και αδυνατεί να επιτύχει επαφή με την αρμόδια μονάδα ATS, άλλη μονάδα ATS ή άλλο αεροσκάφος παρά τη χρήση όλων των διαθέσιμων μέσων, τότε το αεροσκάφος μεταβιβάζει δύο φορές το μήνυμά του στον (στους) καθορισμένο(-ους) διάλογο(-ους), προτάσσοντας τη φράση “ΤΥΦΛΗ ΕΚΠΟΜΠΗ” (“TRANSMITTING BLIND”) και, εάν χρειαστεί, αναφέρει τον (τους) αποδέκτη(-ες) του μηνύματος.
- β) Αεροσκάφος που αδυνατεί να αποκαταστήσει επικοινωνία λόγω απώλειας του δέκτη, μεταδίδει αναφορές στις προγραμματισμένες ώρες ή θέσεις στο διάλογο που είναι σε χρήση, προτάσσοντας τη φράση “TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE” (“ΤΥΦΛΗ ΕΚΠΟΜΠΗ ΛΟΓΩ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΔΕΚΤΗ”). Το αεροσκάφος:
- 1) μεταδίδει το σκοπούμενο μήνυμα και στη συνέχεια το επαναλαμβάνει ολόκληρο,
 - 2) αναφέρει την ώρα στην οποία προτιμάται να πραγματοποιήσει την επόμενη μεταβίβαση,
 - 3) εφόσον εξυπηρετείται από υπηρεσία της εναέριας κυκλοφορίας, μεταδίδει πληροφορίες σχετικά με τις προθέσεις του κυβερνήτη για τη συνέχιση της πτήσης.

SERA.14087 Χρήση της τεχνικής αναμετάδοσης επικοινωνιών

- α) Εφόσον μονάδα ATS αδυνατεί να επιτύχει επαφή με αεροσκάφος μετά από κλήσεις στις συχνότητες στις οποίες θεωρείται ότι το αεροσκάφος ακροάται, η μονάδα ATS:
- 1) καλεί τις λοιπές μονάδες ATS να παράσχουν συνδρομή με κλήση προς το αεροσκάφος και αναμετάδοση της εκπομπής, εάν χρειαστεί, και

- 2) καλεί αεροσκάφη επί της συγκεκριμένης διαδρομής να επιχειρήσουν επίτευξη επικοινωνίας με το αεροσκάφος και, κατά περίπτωση, να αναμεταδώσουν την εκπομπή.
- β) Οι διατάξεις του στοιχείου α) εφαρμόζονται επίσης:
- 1) κατόπιν αιτήματος της σχετικής μονάδας ATS,
 - 2) εφόσον δεν ελήφθη η αναμενόμενη επικοινωνία από αεροσκάφος εντός χρονικής περιόδου η οποία εγείρει την υποψία αστοχίας της επικοινωνίας.

SERA.14090 Ειδικές διαδικασίες επικοινωνίας

α) Κίνηση οχημάτων

Οι φρασεολογίες για την κίνηση οχημάτων, εκτός των ρυμουλκών, στην περιοχή ελιγμών είναι οι ίδιες με εκείνες που χρησιμοποιούνται για την κίνηση αεροσκαφών, με εξαίρεση τις οδηγίες τροχοδρόμησης, όπου η λέξη "ΠΡΟΩΘΗΘΕΙΤΕ" ("PROCEED") αντικαθίσταται από τη λέξη "ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΗΣΤΕ" ("TAXI") κατά την επικοινωνία με οχήματα.

β) Συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας

Η συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας δεν παρέχει "έξουσιοδοτήσεις" αλλά μόνο "συμβουλευτικές πληροφορίες" και χρησιμοποιεί τη λέξη "συμβουλή" ("advise") ή "πρόταση" ("suggest") όταν προτείνεται σειρά ενεργειών σε αεροσκάφος.

γ) Ένδειξη κατηγορίας βαρέος απορρέυματος ανατάραξης

- 1) Για αεροσκάφη που εμπίπτουν στην κατηγορία βαρέος απορρέυματος ανατάραξης, αναφέρεται η λέξη "Βαρύ" ("Heavy") αμέσως μετά το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους κατά την πρώτη ραδιοτηλεφωνική επαφή του εν λόγω αεροσκάφους με τις μονάδες ATS.
- 2) Για συγκεκριμένα αεροσκάφη που εμπίπτουν στην κατηγορία βαρέος απορρέυματος ανατάραξης, εφόσον η αρμόδια αρχή έχει κρίνει ότι εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή, αναφέρεται η λέξη "Υπερβαρύ" ("Super") αμέσως μετά το χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους κατά την πρώτη ραδιοτηλεφωνική επαφή του εν λόγω αεροσκάφους με τις μονάδες ATS.

δ) Διαδικασίες σχετικά με την απόκλιση λόγω καιρού

Όταν ο χειριστής αρχίζει την επικοινωνία με τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, είναι δυνατόν να λάβει ταχεία απάντηση εφόσον δηλώσει ότι "ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΟΥ" ("WEATHER DEVIATION REQUIRED"), ώστε να υποδείξει ότι επιθυμεί να έχει προτεραιότητα στη συχνότητα και να λάβει απάντηση από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας. Κατά περίπτωση, ο χειριστής αρχίζει την επικοινωνία με εκφώνηση της κλήσης επείγουσας ανάγκης "PAN PAN" (κατά προτίμηση εκφωνείται τρεις φορές).

SERA.14095 Διαδικασίες ραδιοτηλεφωνικών επικοινωνιών κινδύνου και επείγουσας ανάγκης

α) Γενικά

- 1) Η εκπομπή σήματος κινδύνου και επείγουσας ανάγκης περιλαμβάνει όλα τα ραδιοτηλεφωνικά μηνύματα που σχετίζονται με καταστάσεις κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, αντίστοιχα. Οι καταστάσεις κινδύνου και επείγουσας ανάγκης ορίζονται ως εξής:
 - i) *Κίνδυνος*: κατάσταση απειλής από σοβαρό και/ή επικείμενο κίνδυνο η οποία απαιτεί άμεση βοήθεια.
 - ii) *Επείγουσα ανάγκη*: κατάσταση που αφορά την ασφάλεια αεροσκάφους ή άλλου οχήματος, ή κάποιου ατόμου που επιβαίνει σε αυτό ή είναι ορατό από αυτό, η οποία όμως δεν απαιτεί άμεση βοήθεια.
- 2) Το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου "MAYDAY" και το ραδιοτηλεφωνικό σήμα επείγουσας ανάγκης "PAN PAN" χρησιμοποιούνται στην αρχή της πρώτης επικοινωνίας κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, αντίστοιχα. Στην αρχή οιασδήποτε επόμενης επικοινωνίας κινδύνου και επείγουσας ανάγκης επιτρέπεται η χρήση των ραδιοτηλεφωνικών σημάτων κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.
- 3) Ο αποστολέας μηνυμάτων προς αεροσκάφος που βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου ή επείγουσας ανάγκης περιορίζει στο ελάχιστο τον αριθμό και το περιεχόμενο των εν λόγω μηνυμάτων που απαιτούνται κατά περίπτωση.

- 4) Εάν δεν επιβεβαιωθεί η λήψη του μηνύματος κινδύνου ή επείγουσας ανάγκης από τη μονάδα ATS στην οποία απευθύνεται το αεροσκάφος, τότε παρέχουν βοήθεια άλλες μονάδες ATS, όπως προβλέπεται στο στοιχείο β) σημεία 2) και 3), αντίστοιχα.
- 5) Η εκπομπή σήματος κινδύνου και επείγουσας ανάγκης διεξάγεται κανονικά στη συχνότητα στην οποία άρχισε, έως ότου θεωρηθεί ότι είναι δυνατή η παροχή καλύτερης βοήθειας εάν η εν λόγω εκπομπή μεταφερθεί σε διαφορετική συχνότητα.
- 6) Στις επικοινωνίες κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, γενικά, οι μεταδόσεις που εκπέμπονται με ραδιοτηλεφωνία γίνονται με αργό ρυθμό και με ευκρίνεια. Κάθε λέξη προφέρεται καθαρά για διευκόλυνση της μεταγραφής.

β) Ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες κινδύνου

1) Ενέργειες αεροσκάφους που βρίσκεται σε κίνδυνο

Το μήνυμα κινδύνου που εκπέμπεται από αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο μεταβιβάζεται μετά από το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου "MAYDAY" σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 2), το οποίο εκφωνείται κατά προτίμηση τρεις φορές, και πρέπει επίσης να:

- i) μεταδίδεται στη συχνότητα αέρος-εδάφους που χρησιμοποιείται τη συγκεκριμένη στιγμή,
- ii) περιλαμβάνει όσο το δυνατόν περισσότερα από τα παρακάτω στοιχεία τα οποία εκφωνούνται με ευκρίνεια και, εφόσον είναι δυνατόν, με την ακόλουθη σειρά:
 - A) το όνομα της μονάδας ATS στην οποία απευθύνεται (εφόσον ο χρόνος και οι περιστάσεις το επιτρέπουν),
 - B) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους,
 - Γ) τη φύση της κατάστασης κινδύνου,
 - Δ) την πρόθεση του κυβερνήτη,
 - E) τη θέση του αεροσκάφους τη συγκεκριμένη στιγμή, το επίπεδο και την πορεία του.

2) Ενέργειες της μονάδας ATS στην οποία απευθύνεται μήνυμα κινδύνου ή της πρώτης μονάδας ATS που επιβεβαιώνει τη λήψη του

Η μονάδα ATS στην οποία απευθύνεται αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο ή η πρώτη μονάδα ATS που επιβεβαιώνει τη λήψη του μηνύματος κινδύνου:

- i) επιβεβαιώνει αμέσως τη λήψη του μηνύματος κινδύνου,
- ii) αναλαμβάνει τη διεύθυνση των επικοινωνιών ή μεταδίδει συγκεκριμένα και καθαρά αυτή την ευθύνη και, εφόσον η μεταβίβαση πραγματοποιηθεί, ενημερώνει σχετικά το αεροσκάφος, και
- iii) προβαίνει αμέσως στις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να εξασφαλισθεί το συντομότερο δυνατόν η παροχή όλων των πληροφοριών που είναι απαραίτητες για:
 - A) την αρμόδια μονάδα ATS,
 - B) τον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή τον αντιπρόσωπό του βάσει προκαθορισμένων συμφωνιών,
- iv) προειδοποιεί, κατά περίπτωση, τις άλλες μονάδες ATS, ώστε να εμποδιστεί η μετάδοση εκπομπών στη συχνότητα στην οποία διεξάγεται η επικοινωνία κινδύνου.

3) Επιβολή σιγής

- i) Το αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο ή η μονάδα ATS που διευθύνει την εκπομπή κινδύνου επιτρέπεται να επιβάλει σιγή είτε σε όλους τους σταθμούς κινητής υπηρεσίας της περιοχής είτε σε οιονδήποτε σταθμό που παρεμβάλλεται στην εκπομπή κινδύνου. Απευθύνει τις εν λόγω οδηγίες "προς όλους τους σταθμούς" ή προς ένα μόνο σταθμό, ανάλογα με την περίπτωση. Σε κάθε περίπτωση, μεταδίδει τα εξής:
 - A) το σήμα "ΣΤΑΜΑΤΗΣΤΕ ΤΗ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ" ("STOP TRANSMITTING"),
 - B) το ραδιοτηλεφωνικό σήμα κινδύνου "MAYDAY".

- ii) Τα σήματα που καθορίζονται στο στοιχείο β) σημείο 3) i) χρησιμοποιούνται μόνον για αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο και για τη μονάδα ATS που διευθύνει την εκπομπή κινδύνου.
- 4) Ενέργειες όλων των λοιπών μονάδων ATS/αεροσκαφών
- i) Οι επικοινωνίες κινδύνου έχουν απόλυτη προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων επικοινωνιών και, ως εκ τούτου, οι μονάδες ATS/τα αεροσκάφη που γνωρίζουν την ύπαρξη τέτοιων επικοινωνιών δεν μεταδίδουν μηνύματα στην εν λόγω συχνότητα, εκτός εάν:
- A) η κατάσταση κινδύνου ακυρώθηκε ή η εκπομπή κινδύνου έληξε,
- B) όλη η εκπομπή κινδύνου μεταφέρθηκε σε άλλες συχνότητες,
- Γ) δώσει άδεια η μονάδα ATS που διευθύνει τις επικοινωνίες,
- Δ) οι ιδίες/τα ίδια οφείλουν να παράσχουν βοήθεια.
- ii) Κάθε μονάδα ATS/αεροσκάφος που γνωρίζει την ύπαρξη εκπομπής κινδύνου αλλά αδυνατεί να βοηθήσει το αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο, συνεχίζει, παρ' όλα αυτά, να ακροάται την εν λόγω εκπομπή, έως ότου καταστεί σαφές ότι εξασφαλίστηκε η παροχή βοήθειας.
- 5) Τέλος επικοινωνιών κινδύνου και σιγής
- i) Εφόσον το αεροσκάφος δεν βρίσκεται πλέον σε κίνδυνο, μεταδίδει μήνυμα ακύρωσης της κατάστασης κινδύνου.
- ii) Εφόσον η μονάδα ATS που διηύθυνε την επικοινωνία κινδύνου βεβαιωθεί ότι η κατάσταση κινδύνου έληξε, προβαίνει αμέσως στις απαραίτητες ενέργειες ώστε η εν λόγω πληροφορία να μεταδοθεί το συντομότερο δυνατόν:
- A) στην αρμόδια μονάδα ATS,
- B) στον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή τον αντιπρόσωπό του βάσει προκαθορισμένων συμφωνιών,
- iii) Η επικοινωνία κινδύνου και η κατάσταση σιγής τερματίζονται με τη μετάδοση του μηνύματος που περιλαμβάνει τις λέξεις "ΛΗΞΗ ΣΗΜΑΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ" ("DISTRESS TRAFFIC ENDED") στη συχνότητα ή τις συχνότητες που χρησιμοποιείται(ούνται) για την εκπομπή κινδύνου. Το μήνυμα αυτό προέρχεται μόνο από τη μονάδα ATS που διευθύνει τις επικοινωνίες εφόσον, μετά τη λήψη του μηνύματος που καθορίζεται στο στοιχείο β) σημείο 5) i), της επιτραπεί από την αρμόδια αρχή.
- γ) Ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες επείγουσας ανάγκης
- 1) Ενέργειες αεροσκάφους που αναφέρει κατάσταση επείγουσας ανάγκης με εξαίρεση τις διατάξεις του στοιχείου γ) σημείο 4)
- Το μήνυμα επείγουσας ανάγκης που εκπέμπεται από αεροσκάφος που αναφέρει κατάσταση επείγουσας ανάγκης μεταδίδεται μετά από το ραδιοτηλεφωνικό σήμα επείγουσας ανάγκης "PAN PAN" σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 2), το οποίο εκφωνείται κατά προτίμηση τρεις φορές και η κάθε λέξη της ομάδας προφέρεται όπως η γαλλική λέξη "panne", και επίσης:
- i) μεταδίδεται στη συχνότητα αέρος-εδάφους που χρησιμοποιείται τη συγκεκριμένη στιγμή,
- ii) περιλαμβάνει όσο το δυνατόν περισσότερα από τα παρακάτω στοιχεία τα οποία εκφωνούνται με ευκρίνεια και, εφόσον είναι δυνατόν, με την ακόλουθη σειρά:
- A) το όνομα της μονάδας ATS στην οποία απευθύνεται,
- B) το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους,
- Γ) τη φύση της κατάστασης επείγουσας ανάγκης,
- Δ) την πρόθεση του κυβερνήτη,
- E) τη θέση του αεροσκάφους τη συγκεκριμένη στιγμή, το επίπεδο και την πορεία του.
- ΣΤ) οποιαδήποτε άλλη χρήσιμη πληροφορία.

- 2) Ενέργειες της μονάδας ATS στην οποία απευθύνεται μήνυμα επείγουσας ανάγκης ή της πρώτης μονάδας ATS που επιβεβαιώνει τη λήψη του

Η μονάδα ATS στην οποία απευθύνεται αεροσκάφος που αναφέρει κατάσταση επείγουσας ανάγκης ή η πρώτη μονάδα ATS που επιβεβαιώνει τη λήψη του μηνύματος επείγουσας ανάγκης:

- i) επιβεβαιώνει τη λήψη του μηνύματος επείγουσας ανάγκης,
- ii) προβαίνει αμέσως στις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να εξασφαλισθεί το συντομότερο δυνατόν η παροχή όλων των πληροφοριών που είναι απαραίτητες για:
 - A) την αρμόδια μονάδα ATS,
 - B) τον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή τον αντιπρόσωπό του βάσει προκαθορισμένων συμφωνιών,
- iii) αναλαμβάνει, κατά περίπτωση, τη διεύθυνση των επικοινωνιών.

- 3) Ενέργειες όλων των λοιπών μονάδων ATS/αεροσκαφών

Οι επικοινωνίες επείγουσας ανάγκης έχουν προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων επικοινωνιών εκτός από τις επικοινωνίες κινδύνου και, ως εκ τούτου, οι μονάδες ATS/τα αεροσκάφη μεριμνούν ώστε να μην παρεμβάλλονται στη μεταβίβαση εκπομπής επείγουσας ανάγκης:

- 4) Ενέργειες αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για ιατρικές μεταφορές

- i) Η χρήση του σήματος που περιγράφεται στο στοιχείο γ) σημείο 4) ii) υποδεικνύει ότι το μήνυμα που έπεται αφορά προστατευόμενη ιατρική μεταφορά δυνάμει των συμβάσεων της Γενεύης του 1949 και των Πρόσθετων Πρωτοκόλλων της.
- ii) Για τους σκοπούς της αναγγελίας και της αναγνώρισης αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για ιατρικές μεταφορές, μεταδίδεται ραδιοτηλεφωνικό σήμα επείγουσας ανάγκης "PAN PAN", το οποίο εκφωνείται κατά προτίμηση τρεις φορές και η κάθε λέξη της ομάδας προφέρεται όπως η γαλλική λέξη "panne" και, στη συνέχεια, μεταδίδεται το ραδιοτηλεφωνικό σήμα ιατρικών μεταφορών "MAY-DEE-CAL", το οποίο προφέρεται όπως η γαλλική λέξη "médical". Η χρήση των σημάτων που περιγράφονται ανωτέρω υποδεικνύει ότι το μήνυμα που έπεται αφορά προστατευόμενη ιατρική μεταφορά.

Το μήνυμα περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία:

- A) το χαρακτηριστικό κλήσης ή άλλα αναγνωρισμένα μέσα για την αναγνώριση των ιατρικών μεταφορών,
- B) τη θέση των ιατρικών μεταφορών,
- Γ) τον αριθμό και τον τύπο των ιατρικών μεταφορών,
- Δ) την προβλεπόμενη πορεία,
- E) την υπολογιζόμενη ώρα διαδρομής, αναχώρησης και άφιξης, ανάλογα με την περίπτωση, και

ΣΤ) οποιαδήποτε άλλη η πληροφορία, όπως απόλυτο ύψος πτήσης, παρακολουθούμενες ραδιοσυχνότητες, χρησιμοποιούμενες γλώσσες και τρόποι λειτουργίας και κωδικοί δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης.

- 5) Ενέργειες των μονάδων ATS στις οποίες απευθύνεται μήνυμα ιατρικών μεταφορών ή άλλων λαμβανόντων σταθμών

Οι διατάξεις του στοιχείου γ) σημεία 2) και 3) εφαρμόζονται, κατά περίπτωση, σε μονάδες ATS μήνυμα που λαμβάνουν μήνυμα ιατρικών μεταφορών.»

26. το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

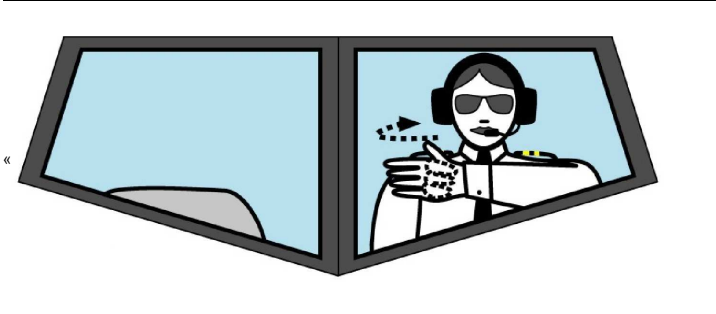
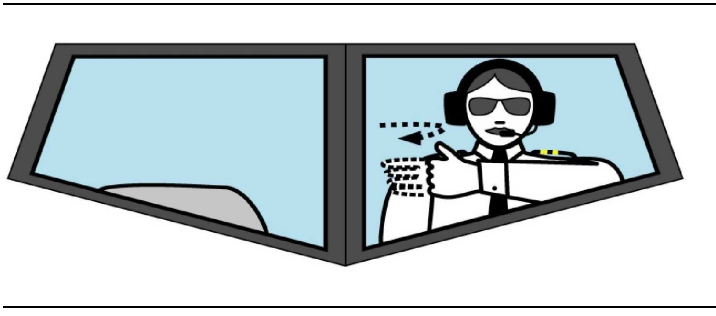
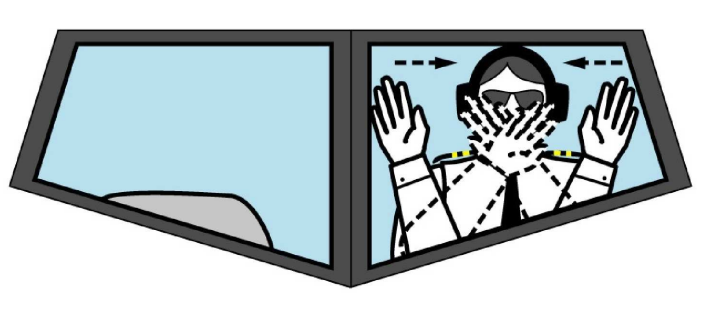

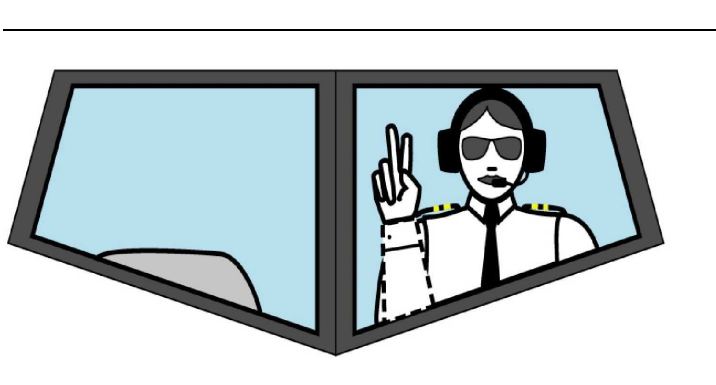
- α) το σημείο 1.1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1.2. Οι διαδικασίες τηλεπικοινωνιακής μετάδοσης σημάτων κινδύνου και επείγουσας ανάγκης είναι σύμφωνες με την ενότητα 14.»

β) στο σημείο 3.2.4.1, το κείμενο αντικαθίσταται ως εξής:

«3.2.4.1. Σταυροί απλού ευδιάκριτου χρώματος, λευκού στους διαδρόμους και κίτρινου στους τροχοδρόμους (Σχήμα A1-6), που αναπαριστώνται οριζόντια στους διαδρόμους και τροχοδρόμους ή τμήματα αυτών, υποδηλώνουν περιοχή ακατάλληλη για κίνηση αεροσκαφών.»

γ) τα σημεία 4.2.1.1, 4.2.1.2 και 4.2.1.3 αντικαθίστανται από την ακόλουθη εικόνα:

| | |
|---|---|
|  | <p>α) Εμπλοκή φρένων: ύψωση βραχίονα και χεριού, με τα δάκτυλα τεντωμένα, οριζόντια μπροστά από το πρόσωπο και κατόπιν σφίξιμο της γροθιάς.</p> |
|  | <p>β) Απελευθέρωση φρένων: ύψωση του βραχίονα, με τη γροθιά σφιγμένη, οριζόντια μπροστά από το πρόσωπο και κατόπιν τέντωμα των δακτύλων.</p> |
|  | <p>γ) Τοποθέτηση τροχοεμποδιστήρων: βραχίονες εκτεταμένοι, παλάμες προς τα έξω, κίνηση των χεριών προς το σώμα και διασταύρωσή τους μπροστά από το πρόσωπο.</p> |
|  | <p>δ) Αφαίρεση τροχοεμποδιστήρων: χέρια διασταυρωμένα μπροστά από το πρόσωπο, παλάμες προς τα έξω, κίνηση βραχιόνων προς τα έξω.</p> |
|  | <p>ε) Έτοιμος για εκκίνηση κινητήρα(-ων): Ύψωση του κατάλληλου αριθμού δακτύλων του ενός χεριού υποδηλώνει τον αριθμό του κινητήρα που πρόκειται να εκκινήσει.»</p> |

27. στο προσάρτημα 2, το σημείο 5.1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.1.3. Οποιοσδήποτε αλλαγές στις πληροφορίες πριν την εκκίνηση, που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το σημείο 5.1.2 ανωτέρω, πρέπει να προωθούνται στην εμπλεκόμενη μονάδα ATS όχι λιγότερο από 6 ώρες πριν από την υπολογιζόμενη ώρα εκκίνησης, ή στην περίπτωση ερευνών της ηλιακής ή κοσμικής διαταραχής που εμπεριέχουν το κρίσιμο στοιχείο του χρόνου, όχι λιγότερο από 30 λεπτά πριν από την υπολογιζόμενη ώρα έναρξης της πτητικής λειτουργίας.»

28. στο προσάρτημα 4, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

α) στη στήλη «Παρεχόμενη υπηρεσία», στο στοιχείο που αντιστοιχεί στην κατηγορία εναέριου χώρου Γ και στον τύπο πτήσης VFR, το σημείο 2) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2) Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, πληροφορίες κυκλοφορίας πτήσεων VFR/VFR (και συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί)»

β) στη στήλη «Παρεχόμενη υπηρεσία», στο στοιχείο που αντιστοιχεί στην κατηγορία εναέριου χώρου Δ, το κείμενο που αφορά τον τύπο πτήσης VFR αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, πληροφορίες κυκλοφορίας πτήσεων IFR/πτήσεων με όργανα και πτήσεων VFR/VFR (και συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας, εάν ζητηθεί)»

29. το προσάρτημα 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα 5

Τεχνικές προδιαγραφές σχετικές με τις παρατηρήσεις από αεροσκάφος και τις αναφορές μέσω φωνητικών επικοινωνιών

A. ΟΔΗΓΙΕΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΙΔΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

| ΣΤΟΙΧΕΙΟ | ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ | ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΤΗΛΕΦΩΝΙΑ κατά περίπτωση | |
|-----------|--|---|--|
| — | Αναγνωριστικό τύπου μηνύματος — ειδική αναφορά πτήσης | [AIREP] SPECIAL | |
| Ενότητα 1 | 1 | Χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους | (χαρακτηριστικό αναγνώρισης αεροσκάφους) |
| | 2 | Θέση | POSITION (γεωγραφικό πλάτος και μήκος) OVER (σημαντικό σημείο) ABEAM (σημαντικό σημείο) (σημαντικό σημείο) (διόπτευση) (απόσταση) |
| | 3 | Ώρα | (ώρα) |
| | 4 | Επίπεδο | FLIGHT LEVEL (αριθμός) ή (αριθμός) METRES ή FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL (αριθμός) ή (αριθμός) METRES ή FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL (αριθμός) or (αριθμός) METRES ή FEET |
| | 5 | Επόμενη θέση και υπολογιζόμενη ώρα διέλευσης | (θέση) (ώρα) |
| | 6 | Επόμενο σημαντικό σημείο | (θέση) NEXT |
| Ενότητα 2 | 7 | Υπολογιζόμενη ώρα άφιξης | (αεροδρόμιο) (ώρα) |
| | 8 | Αυτονομία | ENDURANCE (ώρες και λεπτά) |
| Ενότητα 3 | 9 | Φαινόμενο που απαντάται ή παρατηρείται και οδηγεί στην έκδοση ειδικής αναφοράς πτήσης: — Μέτριες αναταράξεις — Ισχυρές αναταράξεις — Μέτρια παγοποίηση — Έντονη παγοποίηση — Ισχυρό κύμα όρους — Καταιγίδες χωρίς χαλάζι — Καταιγίδες με χαλάζι — Σφοδρή καταιγίδα σκόνης/αμμοθύελλα — Νέφος ηφαιστειακής τέφρας — Ηφαιστειακή δραστηριότητα προ της έκρηξης ή ηφαιστειακή έκρηξη | TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUNTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION |

1. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΠΤΗΣΗΣ
 - 1.1. **Αναφορές θέσης και ειδικές αναφορές πτήσης**
 - 1.1.1. Η ενότητα 1 του υποδείγματος που καθορίζεται στο σημείο Α είναι υποχρεωτική για τις αναφορές θέσης και τις ειδικές αναφορές πτήσης, τα στοιχεία 5 και 6 όμως επιτρέπεται να παραλειφθούν. Η ενότητα 2 προστίθεται, εν όλω ή εν μέρει, μόνον κατόπιν αιτήματος του φορέα εκμετάλλευσης ή του διορισμένου αντιπροσώπου του ή εφόσον κρίνεται αναγκαίο από τον κυβερνήτη. Η ενότητα 3 περιλαμβάνεται στις ειδικές αναφορές πτήσης.
 - 1.1.2. Ο όρος που οδηγεί στην έκδοση ειδικής αναφοράς πτήσης επιλέγεται από τον κατάλογο που παρατίθεται στη SERA.12005 στοιχείο α).
 - 1.1.3. Στην περίπτωση ειδικών αναφορών πτήσης που περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με ηφαιστειακή δραστηριότητα, συντάσσεται αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας μετά την πτήση με τη χρήση του εντύπου αναφοράς ηφαιστειακής δραστηριότητας (υπόδειγμα VAR) που καθορίζεται στο σημείο Β.
 - 1.1.4. Οι ειδικές αναφορές πτήσης εκδίδονται το συντομότερο δυνατόν μετά την παρατήρηση φαινομένου που απαιτεί ειδική αναφορά πτήσης.
 2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ
 - 2.1. Τα στοιχεία που περιέχονται σε αναφορά πτήσης αναγράφονται στη σειρά με την οποία απαριθμούνται στο υπόδειγμα του εντύπου AIREP SPECIAL.
 - ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΟ ΤΥΠΟΥ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ. Αναφέρεται η λέξη “SPECIAL” (“ΕΙΔΙΚΟ”) για ειδική αναφορά πτήσης.

Ενότητα 1

Στοιχείο 1 — ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ. Αναφέρεται το ραδιοτηλεφωνικό χαρακτηριστικό κλήσης αεροσκάφους όπως προβλέπεται στη SERA.14050.

Στοιχείο 2 — ΘΕΣΗ. Αναφέρεται η θέση εκφραζόμενη σε γεωγραφικό πλάτος [οι μοίρες σε 2 αριθμητικούς χαρακτήρες ή βαθμούς και τα λεπτά σε 4 αριθμητικούς χαρακτήρες, ακολουθούμενα από τη λέξη “North” (“Βόρεια”) ή “South” (“Νότια”)] και γεωγραφικό μήκος [οι μοίρες σε 3 αριθμητικούς χαρακτήρες ή βαθμούς και τα λεπτά σε 5 αριθμητικούς χαρακτήρες, ακολουθούμενα από τη λέξη “East” (“Ανατολικά”) ή “West” (“Δυτικά”)] ή ως σημαντικό σημείο που αναγνωρίζεται βάσει κωδικοποιημένου προσδιοριστή (2 έως 5 χαρακτήρες) ή ως σημαντικό σημείο ακολουθούμενο από τη μαγνητική διόπτυση (3 αριθμητικοί χαρακτήρες) και την απόσταση σε ναυτικά μίλια από το σημείο. Κατά περίπτωση, αναγράφεται η λέξη “ABEAM” (“ΣΤΟ ΥΨΟΣ”) πριν το σημαντικό σημείο.

Στοιχείο 3 — ΩΡΑ. Αναφέρεται η ώρα εκφραζόμενη σε ώρες και λεπτά της παγκόσμιας συγχρονισμένης ώρας (UTC) (4 αριθμητικοί χαρακτήρες), εκτός εάν απαιτείται αναφορά της ώρας σε λεπτά της ώρας (2 αριθμητικοί χαρακτήρες) βάσει περιφερειακών συμφωνιών αεροναυτιλίας. Η αναφερόμενη ώρα πρέπει να είναι η πραγματική ώρα της θέσης του αεροσκάφους και όχι η ώρα προέλευσης ή μεταβίβασης της αναφοράς. Κατά την έκδοση ειδικής αναφοράς πτήσης, η ώρα εκφράζεται πάντα σε ώρες και λεπτά της παγκόσμιας συγχρονισμένης ώρας (UTC).

Στοιχείο 4 — ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΤΗΣΗΣ Ή ΑΠΟΛΥΤΟ ΥΨΟΣ. Αναφέρεται το επίπεδο πτήσης σε 3 αριθμητικούς χαρακτήρες όταν η ρύθμιση υψομέτρου είναι υπό κανονική πίεση. Αναφέρεται το απόλυτο ύψος εκφραζόμενο σε μέτρα ακολουθούμενο από τη λέξη “METRES” ή σε πόδια ακολουθούμενο από τη λέξη “FEET” όταν η ρύθμιση υψομέτρου είναι QNH. Αναφέρεται η λέξη “CLIMBING” (ακολουθούμενη από το επίπεδο) κατά την άνοδο ή “DESCENDING” (ακολουθούμενη από το επίπεδο) κατά την κάθοδο σε νέο επίπεδο μετά τη διέλευση από το σημαντικό σημείο.

Στοιχείο 5 — ΕΠΟΜΕΝΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ. Αναφέρεται το επόμενο σημείο υποβολής αναφοράς και η υπολογιζόμενη ώρα διέλευσης από το εν λόγω σημείο υποβολής αναφοράς ή αναφέρεται η υπολογιζόμενη θέση του αεροσκάφους εντός της επόμενης ώρας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες αναφοράς θέσης. Χρησιμοποιούνται οι συμβάσεις δεδομένων σχετικά με τη θέση που καθορίζονται στο Στοιχείο 2. Αναφέρεται η υπολογιζόμενη ώρα διέλευσης από την εν λόγω θέση. Αναφέρεται η ώρα εκφραζόμενη σε ώρες και λεπτά της παγκόσμιας συγχρονισμένης ώρας (UTC) (4 αριθμητικοί χαρακτήρες), εκτός εάν απαιτείται αναφορά της ώρας σε λεπτά της ώρας (2 αριθμητικοί χαρακτήρες) βάσει περιφερειακών συμφωνιών αεροναυτιλίας.

Στοιχείο 6 — ΕΠΟΜΕΝΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΟ. Αναφέρεται το επόμενο σημαντικό σημείο μετά την “επόμενη θέση και την υπολογιζόμενη ώρα διέλευσης”.

Ενότητα 2

Στοιχείο 7 — ΥΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΑΦΙΞΗΣ. Αναφέρεται η ονομασία του αεροδρομίου της πρώτης σκοπούμενης προσγείωσης ακολουθούμενη από την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης στο εν λόγω αεροδρόμιο εκφραζόμενη σε ώρες και λεπτά της παγκόσμιας συγχρονισμένης ώρας (UTC) (4 αριθμητικοί χαρακτήρες).

Στοιχείο 8 — ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ. Αναφέρεται η λέξη “ENDURANCE” (“ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ”) ακολουθούμενη από την αυτονομία σε καύσιμα εκφραζόμενη σε ώρες και λεπτά (4 αριθμητικοί χαρακτήρες).

Ενότητα 3

Στοιχείο 9 — ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΠΟΥ ΟΔΗΓΕΙ ΣΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΤΗΣΗΣ. Αναφέρεται ένα από τα ακόλουθα φαινόμενα όταν αυτό απαντάται ή παρατηρείται:

— μέτριες αναταράξεις ως “TURBULENCE MODERATE”· και

— ισχυρές αναταράξεις ως “TURBULENCE SEVERE”.

Ισχύουν οι ακόλουθες προδιαγραφές:

— Μέτριες — Συνθήκες υπό τις οποίες ενδέχεται να προκληθούν μέτριες αλλαγές στη συμπεριφορά και/ή το απόλυτο ύψος του αεροσκάφους αλλά το αεροσκάφος παραμένει υπό έλεγχο ανά πάσα στιγμή. Συνήθως, μικρές διακυμάνσεις στην ταχύτητα αέρα. Αλλαγές στις ενδείξεις των επιταχυνσιόμετρων από 0,5 g έως 1,0 g στο κέντρο βάρους του αεροσκάφους. Δυσκολία στη βάδιση. Οι επιβάτες αισθάνονται πίεση από τις ζώνες ασφαλείας. Τα ελεύθερα αντικείμενα μετατοπίζονται ανεξέλεγκτα.

— Ισχυρές — Συνθήκες υπό τις οποίες ενδέχεται να προκληθούν απότομες αλλαγές στη συμπεριφορά και/ή το απόλυτο ύψος του αεροσκάφους και το αεροσκάφος ενδέχεται να τεθεί εκτός ελέγχου για σύντομα χρονικά διαστήματα. Συνήθως, μεγάλες διακυμάνσεις στην ταχύτητα αέρα. Αλλαγές στις ενδείξεις των επιταχυνσιόμετρων άνω του 1,0 g στο κέντρο βάρους του αεροσκάφους. Οι επιβάτες νιώθουν έντονη πίεση από τις ζώνες ασφαλείας. Τα ελεύθερα αντικείμενα εκτινάσσονται.

— μέτρια παγοποίηση ως “ICING MODERATE”, έντονη παγοποίηση ως “ICING SEVERE”·

Ισχύουν οι ακόλουθες προδιαγραφές:

— Μέτρια — Συνθήκες υπό τις οποίες η αλλαγή πορείας και/ή απόλυτου ύψους μπορεί να θεωρηθεί επιθυμητή.

— Έντονη — Συνθήκες υπό τις οποίες η άμεση αλλαγή πορείας και/ή απόλυτου ύψους θεωρείται απαραίτητη.

— ισχυρό κύμα όρους ως “MOUNTAIN WAVE SEVERE”·

Ισχύει η ακόλουθη προδιαγραφή:

— Ισχυρό — Συνθήκες υπό τις οποίες το καθοδικό ρεύμα αέρα είναι 3,0 m/s (600 ft/min) ή απαντώνται περισσότερες και/ή εντονότερες αναταράξεις.

— καταιγίδα χωρίς χαλάζι ως “THUNDERSTORM”, καταιγίδα με χαλάζι ως “THUNDERSTORM WITH HAIL”·

Ισχύει η ακόλουθη προδιαγραφή:

Αναφέρονται μόνο οι καταιγίδες που:

— είναι κρυμμένες σε ξηρά αχλή· ή

— είναι ενσωματωμένες σε νέφος· ή

— είναι εκτεταμένες· ή

— σχηματίζουν γραμμή λαίλαπας.

— σφοδρή καταιγίδα σκόνης ως “DUSTSTORM HEAVY” ή σφοδρή αμμοθύελλα ως “SANDSTORM HEAVY”·

— νέφος ηφαιστειακής τέφρας ως “VOLCANIC ASH CLOUD”·

— ηφαιστειακή δραστηριότητα προ έκρηξης ως “PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY” ή ηφαιστειακή έκρηξη ως “VOLCANIC ERUPTION”·

Ισχύει η ακόλουθη προδιαγραφή:

Εν προκειμένω, ως “ηφαιστειακή δραστηριότητα προ έκρηξης” νοείται ασυνήθης και/ή αυξανόμενη ηφαιστειακή δραστηριότητα η οποία θα μπορούσε να προοιωνίζει ηφαιστειακή έκρηξη.

- 2.2. Οι πληροφορίες που καταγράφονται στο έντυπο αναφοράς ηφαιστειακής δραστηριότητας (Υπόδειγμα VAR) δεν προορίζονται για μεταβίβαση μέσω ραδιοτηλεφωνίας αλλά, κατά την άφιξη σε αεροδρόμιο, παραδίδεται χωρίς καθυστέρηση από τον φορέα εκμετάλλευσης ή από μέλος του πληρώματος πτήσης στη μετεωρολογική υπηρεσία του αεροδρομίου. Εάν δεν είναι εύκολη η πρόσβαση σε αυτήν την υπηρεσία, το συμπληρωμένο έντυπο παραδίδεται σύμφωνα με τις τοπικές συμφωνίες των παρόχων μετεωρολογικών υπηρεσιών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.

3. ΠΡΩΤΟΘΕΣΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΜΕ ΦΩΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Όταν οι μονάδες ATS λαμβάνουν ειδικές αναφορές πτήσης, προωθούν τις εν λόγω αναφορές πτήσης χωρίς καθυστέρηση στο συνεργαζόμενο κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης (MWO). Για να διασφαλιστεί η ενσωμάτωση των αναφορών πτήσης στα επίγεια αυτοματοποιημένα συστήματα, τα στοιχεία των εν λόγω αναφορών μεταβιβάζονται σύμφωνα με τις συμβάσεις δεδομένων που καθορίζονται κατωτέρω και με τη σειρά που προβλέπεται.

- ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ. Καταγράφεται ο καλούμενος σταθμός και, εφόσον χρειάζεται, η απαιτούμενη αναμετάδοση.
- ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΟ ΤΥΠΟΥ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ. Καταγράφεται η συντομογραφία “ARS” για ειδική αναφορά πτήσης.
- ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ. Καταγράφεται το χαρακτηριστικό αναγνώρισης του αεροσκάφους σύμφωνα με τις συμβάσεις δεδομένων σχετικά με το σχέδιο πτήσης που καθορίζονται στο Στοιχείο 7 χωρίς κενό μεταξύ του αναγνωριστικού κωδικού του φορέα εκμετάλλευσης και του αριθμού νηολογίου του αεροσκάφους ή του διακριτικού αριθμού πτήσης, εφόσον χρησιμοποιείται.

Ενότητα 1

Στοιχείο 0 — ΘΕΣΗ. Καταγράφεται η θέση εκφραζόμενη σε γεωγραφικό πλάτος (οι μοίρες σε 2 αριθμητικούς χαρακτήρες ή βαθμούς και τα λεπτά σε 4 αριθμητικούς χαρακτήρες, ακολουθούμενα χωρίς κενό από το γράμμα N ή S) και γεωγραφικό μήκος (οι μοίρες σε 3 αριθμητικούς χαρακτήρες ή βαθμούς και τα λεπτά σε 5 αριθμητικούς χαρακτήρες, ακολουθούμενα χωρίς κενό από το γράμμα E ή W) ή ως σημαντικό σημείο που αναγνωρίζεται βάσει κωδικοποιημένου προσδιοριστή (2 έως 5 χαρακτήρες) ή ως σημαντικό σημείο ακολουθούμενο από τη μαγνητική διόπτευση (3 αριθμητικοί χαρακτήρες) και την απόσταση σε ναυτικά μίλια (3 αριθμητικοί χαρακτήρες) από το σημείο. Κατά περίπτωση, αναγράφεται η λέξη “ABEAM” (“ΣΤΟ ΥΨΟΣ”) πριν το σημαντικό σημείο.

Στοιχείο 1 — ΩΡΑ. Καταγράφεται η ώρα εκφραζόμενη σε ώρες και λεπτά της παγκόσμιας συγχρονισμένης ώρας (UTC) (4 αριθμητικοί χαρακτήρες)

Στοιχείο 2 — ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΤΗΣΗΣ Ή ΑΠΟΛΥΤΟ ΥΨΟΣ. Καταγράφεται το γράμμα “F” ακολουθούμενο από 3 αριθμητικούς χαρακτήρες (π.χ. “F310”) όταν αναφέρεται επίπεδο πτήσης. Καταγράφεται το απόλυτο ύψος εκφραζόμενο σε μέτρα ακολουθούμενο από το γράμμα “M” ή σε πόδια ακολουθούμενο από το γράμμα “F” όταν αναφέρεται απόλυτο ύψος. Καταγράφεται η συντομογραφία “ASC” (επίπεδο) κατά την άνοδο ή “DES” (επίπεδο) κατά την κάθοδο.

Ενότητα 2

Στοιχείο 9 — ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΠΟΥ ΟΔΗΓΕΙ ΣΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΤΗΣΗΣ. Καταγράφεται το αναφερόμενο φαινόμενο ως εξής:

- μέτριες αναταράξεις ως “TURB MOD”·
- ισχυρές αναταράξεις ως “TURB SEV”·
- μέτρια παγοποίηση ως “ICE MOD”·
- έντονη παγοποίηση ως “ICE MOD”·
- ισχυρό κύμα όρους ως “MTW SEV”·
- καταγίδα χωρίς χαλάζι ως “TS”·
- καταγίδα με χαλάζι ως “TSGR”·
- σφοδρή καταγίδα σκόνης ή αμμοθύελλα ως “HVY SS”·
- νέφος ηφαιστειακής τέφρας ως “VA CLD”·
- ηφαιστειακή δραστηριότητα προ της έκρηξης ή ηφαιστειακή έκρηξη ως “VA”·

- χαλάζι ως “GR”.
- σωρειτομελανίες ως “CB”.

ΩΡΑ ΔΙΑΒΙΒΑΣΗΣ. Καταγράφεται μόνο αφού διαβιβασθεί η ενότητα 3.

4. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΦΟΡΑ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟΥ ΑΝΕΜΟΥ ΚΑΙ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗΣ ΤΕΦΡΑΣ

4.1. Αναφορά διατμηματικού ανέμου

- 4.1.1. Όταν αναφέρονται παρατηρήσεις από αεροσκάφος που αφορούν διατμηματικό άνεμο που απαντάται κατά τη διάρκεια των φάσεων ανόδου και προσέγγισης της πτήσης, περιλαμβάνεται ο τύπος του αεροσκάφους.
- 4.1.2. Όταν αναφέρονται ή προβλέπονται αλλά δεν απαντώνται συνθήκες διατμηματικού ανέμου κατά τις φάσεις ανόδου και προσέγγισης της πτήσης, ο κυβερνήτης ενημερώνει την αρμόδια μονάδα ATS το συντομότερο δυνατόν, εκτός εάν ο κυβερνήτης γνωρίζει ότι η αρμόδια μονάδα ATS έχει ήδη ενημερωθεί από προηγούμενο αεροσκάφος.

4.2. Αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας μετά την πτήση

- 4.2.1. Κατά την άφιξη πτήσης σε αεροδρόμιο, η συμπληρωμένη αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας παραδίδεται χωρίς καθυστέρηση από τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή από μέλος του πληρώματος πτήσης στη μετεωρολογική υπηρεσία του αεροδρομίου ή, αν δεν είναι εύκολη η πρόσβαση σε αυτήν την υπηρεσία από τα μέλη του πληρώματος της αφικνούμενης πτήσης, ο χειρισμός του συμπληρωμένου έντυπου γίνεται σύμφωνα με τις τοπικές συμφωνίες των παρόχων μετεωρολογικών υπηρεσιών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.
- 4.2.2. Η συμπληρωμένη αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας που λαμβάνεται από μετεωρολογική υπηρεσία αεροδρομίου διαβιβάζεται χωρίς καθυστέρηση στο κέντρο μετεωρολογικής επαγρύπνησης που είναι υπεύθυνο για την παροχή μετεωρολογικής επαγρύπνησης για την περιοχή πληροφοριών πτήσης όπου παρατηρήθηκε η ηφαιστειακή δραστηριότητα.

B. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ ΕΝΤΥΠΟΥ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ (ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ VAR)

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ VAR: χρησιμοποιείται για την υποβολή αναφορών

ΑΝΑΦΟΡΑ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Οι αναφορές πτήσης είναι κρίσιμης σημασίας για την αξιολόγηση των κινδύνων που ενέχει το νέφος ηφαιστειακής τέφρας για τις πτητικές λειτουργίες αεροσκάφους.

| | | | | | |
|--|---|---|--|-------------|----------|
| ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ: | | | ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ Α/ΦΟΥΣ: (όπως αναγράφεται στο σχέδιο πτήσης) | | |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: | | | | | |
| ΑΝΑΧ. ΑΠΟ: | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: | ΩΡΑ UTC: | ΑΦΙΞΗ ΣΕ: | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: | ΩΡΑ UTC: |
| ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ | | | AIREP SPECIAL | | |
| Τα Στοιχεία 1-8 αναφέρονται αμέσως στη μονάδα ATS με την οποία είστε σε επαφή. | | | | | |
| 1) ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ | | | 2) ΘΕΣΗ | | |
| 3) ΩΡΑ | | | 4) ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΤΗΣΗΣ Ή ΑΠΟΛΥΤΟ ΥΨΟΣ | | |
| 5) ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΚΕ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΑ (θέση ή διόπτευση, υπολογιζόμενο ύψος του νέφους τέφρας και απόσταση από το αεροσκάφος) | | | | | |
| 6) ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΑΕΡΑ | | | 7) ΑΝΕΜΟΣ ΣΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΣΗΜΕΙΟ | | |
| 8) ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ | | | Άλλο _____ | | |
| ΑΝΙΧΝΕΥΘΗΚΕ SO ₂ | ναι <input type="checkbox"/> | όχι <input type="checkbox"/> | | | |
| Απαντήθηκε τέφρα | ναι <input type="checkbox"/> | όχι <input type="checkbox"/> | (σύντομη περιγραφή δραστηριότητας ιδίως κατακόρυφη και πλευρική έκταση του νέφους τέφρας και, εφόσον είναι εφικτό, οριζόντια κίνηση, ρυθμός επέκτασης, κλπ.) | | |
| Μετά την προσγείωση, συμπληρώνετε τα στοιχεία 9-16 και στη συνέχεια στέλνετε το έντυπο με φαξ στο: (Ο αριθμός φαξ παρέχεται από τη μετεωρολογική αρχή σύμφωνα με τις τοπικές συμφωνίες της μετεωρολογικής αρχής και του ενδιαφερόμενου φορέα εκμετάλλευσης.) | | | | | |
| 9) ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΝΕΦΟΥΣ ΤΕΦΡΑΣ | <input type="checkbox"/> α) Ισχνό | <input type="checkbox"/> β) Μετρίως πυκνό | <input type="checkbox"/> γ) Πολύ πυκνό | | |
| 10) ΧΡΩΜΑ ΝΕΦΟΥΣ ΤΕΦΡΑΣ | <input type="checkbox"/> α) Λευκό | <input type="checkbox"/> β) Ανοιχτό γκρι | <input type="checkbox"/> γ) Σκούρο γκρι | | |
| | <input type="checkbox"/> δ) Μαύρο | <input type="checkbox"/> ε) Άλλο _____ | | | |
| 11) ΕΚΡΗΣΗ | <input type="checkbox"/> α) συνεχής | <input type="checkbox"/> β) διαλείπουσα | <input type="checkbox"/> γ) μη ορατή | | |
| 12) ΘΕΣΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ | <input type="checkbox"/> α) Κορυφή | <input type="checkbox"/> β) Πλευρική | <input type="checkbox"/> γ) Μεμονωμένη | | |
| | <input type="checkbox"/> δ) Πολλαπλή | <input type="checkbox"/> ε) Δεν παρατηρήθηκε | | | |
| 13) ΆΛΛΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΚΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΚΑΝ | <input type="checkbox"/> α) Κεραυνός | <input type="checkbox"/> β) Λάμψη | <input type="checkbox"/> γ) Μεγάλοι λίθοι | | |
| | <input type="checkbox"/> δ) Εναπόθεση τέφρας | <input type="checkbox"/> ε) Νέφος μανιτάρι | <input type="checkbox"/> στ) Όλα | | |
| 14) ΕΠΙΠΤΩΣΙΣ ΣΤΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ | <input type="checkbox"/> α) Επικοινωνία | <input type="checkbox"/> β) Συστήματα πλοήγησης | <input type="checkbox"/> γ) Κινητήρες | | |
| | <input type="checkbox"/> δ) Σύστημα pitot στατικής πίεσης | <input type="checkbox"/> ε) Ανεμοθώρακας | <input type="checkbox"/> στ) Παράθυρα | | |
| 15) ΆΛΛΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ | <input type="checkbox"/> α) Αναταράξεις | <input type="checkbox"/> β) Πτεροθύσανος | <input type="checkbox"/> γ) Άλλοι καπνοί | | |
| 16) ΆΛΛΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ (Οποιαδήποτε άλλη πληροφορία θεωρείται χρήσιμη), | | | | | |

30. το συμπλήρωμα στο παράρτημα τροποποιείται ως εξής:

α) ο πίνακας που αναφέρεται στο παράρτημα 2 του ΔΟΠΑ τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Παράρτημα 2 του ΔΟΠΑ

Διαφορές μεταξύ του παρόντος κανονισμού και των διεθνών προτύπων του παραρτήματος 2 της σύμβασης διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, όπως έχει τροποποιηθεί.»

ii) τα στοιχεία που αφορούν τη «Διαφορά A2-04» αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

| | |
|---|--|
| «Διαφορά A2-04 | |
| Παράρτημα 2 του ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3 3.3.1.2 | <p>Το 3.3.1.2 του παραρτήματος 2 του ΔΟΠΑ αντικαθίσταται από τη SERA.4001 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012. Οι διαφορές μεταξύ του εν λόγω προτύπου του ΔΟΠΑ και του εν λόγω ενωσιακού κανονισμού είναι οι εξής:</p> <p>— Όσον αφορά τις προγραμματισμένες πτήσεις VFR που διέρχονται από διεθνή σύνορα, ο ενωσιακός κανονισμός [SERA.4001 στοιχείο β) σημείο 5] διαφέρει από το πρότυπο του ΔΟΠΑ στο παράρτημα 2, 3.3.1.2 στοιχείο ε) λόγω της προσθήκης του κάτωθι υπογραμμισμένου κειμένου:</p> <p><u>“κάθε πτήσης που διέρχεται από διεθνή σύνορα, εκτός εάν έχει ορίσει διαφορετικά το ενδιαφερόμενο κράτος.”</u></p> <p>— Όσον αφορά τις προγραμματισμένες πτήσεις VFR και IFR που εκτελούνται τη νύχτα, προστίθεται η εξής απαίτηση στη SERA.4001 στοιχείο β) σημείο 6) του εν λόγω ενωσιακού κανονισμού:</p> <p><u>“6) κάθε προγραμματισμένης νυκτερινής πτήσης, εάν αναχωρεί από περιοχή κοντά σε αεροδρόμιο.”</u></p> |

β) τα στοιχεία που αφορούν τη «Διαφορά A2-06» διαγράφονται·

γ) εισάγονται οι ακόλουθοι νέοι πίνακες που αναφέρονται στο παράρτημα 3 του ΔΟΠΑ και στο παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ κάτω από τον πίνακα που αναφέρεται στο παράρτημα 2 του ΔΟΠΑ:

«Παράρτημα 3 του ΔΟΠΑ

Διαφορές μεταξύ του παρόντος κανονισμού και των διεθνών προτύπων του παραρτήματος 3 της σύμβασης διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, όπως έχει τροποποιηθεί.

| | |
|------------------------------------|---|
| Διαφορά A3-01 | |
| Παράρτημα 3 του ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 5 | <p>Νέα διάταξη. Στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 η SERA.12005 ορίζει:</p> <p>β) Οι αρμόδιες αρχές ορίζουν, κατά περίπτωση, άλλες συνθήκες που αναφέρονται από όλα τα αεροσκάφη όταν αυτές απαντώνται ή παρατηρούνται.</p> |

Παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ

Διαφορές μεταξύ του παρόντος κανονισμού και των διεθνών προτύπων του παραρτήματος 10 της σύμβασης διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, όπως έχει τροποποιηθεί.

| | |
|--|--|
| <p>Διαφορά A10-01</p> | |
| <p>Παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ Τόμος II Κεφάλαιο 5 5.2.1.4.1</p> | <p>Το παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ τόμος II κεφάλαιο 5.2.1.4.1 μεταφέρεται στη SERA.14035 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 με ορισμένες διαφορές. Οι διαφορές μεταξύ του εν λόγω προτύπου του ΔΟΠΑ και του εν λόγω ενωσιακού κανονισμού είναι οι εξής:</p> <p>SERA.14035 Μεταβίβαση αριθμών στη ραδιοτηλεφωνία</p> <p>α) Μεταβίβαση αριθμών</p> <p>1) Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται κατά τη μετάδοση του χαρακτηριστικού κλήσης αεροσκάφους, της πορείας, του διαδρόμου, της κατεύθυνσης και ταχύτητας ανέμου μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά.</p> <p>i) Τα επίπεδα πτήσης μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, <u>εκτός από την περίπτωση επιπέδων πτήσης σε ακέραιες εκατοντάδες.</u></p> <p>ii) Η ρύθμιση υψομέτρου μεταβιβάζεται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, <u>εκτός από την περίπτωση ρύθμισης 1 000 hPa, η οποία μεταβιβάζεται με τη φράση "ONE THOUSAND".</u></p> <p>iii) Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται κατά τη μεταβίβαση κωδικών αποκριτή μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, <u>εκτός από την περίπτωση κατά την οποία, εφόσον οι κωδικοί αποκριτή περιλαμβάνουν μόνο ακέραιες χιλιάδες, οι πληροφορίες μεταβιβάζονται με εκφώνηση του ψηφίου του αριθμού των χιλιάδων ο οποίος ακολουθείται από τη λέξη "THOUSAND".</u></p> <p>2) Όλοι οι αριθμοί που χρησιμοποιούνται κατά τη μετάδοση άλλων πληροφοριών εκτός αυτών που περιγράφονται στο στοιχείο α) σημείο 1) μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία όλοι οι αριθμοί που περιέχουν ακέραιες εκατοντάδες και ακέραιες χιλιάδες μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των εκατοντάδων ή των χιλιάδων ο οποίος ακολουθείται από τη λέξη "HUNDRED" ή "THOUSAND", ανάλογα με την περίπτωση. Οι συνδυασμοί χιλιάδων και ακέραιων εκατοντάδων μεταβιβάζονται με εκφώνηση κάθε ψηφίου του αριθμού των χιλιάδων ο οποίος ακολουθείται από τη λέξη "THOUSAND", η οποία ακολουθείται από τον αριθμό των εκατοντάδων που ακολουθείται από τη λέξη "HUNDRED".</p> <p>3) Εφόσον χρειάζεται να αποσαφηνιστεί ο αριθμός που μεταβιβάζεται ως ακέραιες εκατοντάδες και/ή ακέραιες χιλιάδες, ο αριθμός μεταβιβάζεται με εκφώνηση κάθε ψηφίου χωριστά.</p> <p>4) Κατά την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη σχετική διόπτευση αντικειμένου ή με εμπλεκόμενη κυκλοφορία εκφραζόμενων ως προς το 12ωρο ωρολόγιο, οι πληροφορίες μεταδίδονται με εκφώνηση των ψηφίων από κοινού, για παράδειγμα "TEN O'CLOCK" ή "ELEVEN O'CLOCK".</p> <p>5) Οι αριθμοί που περιέχουν υποδιαστολή μεταβιβάζονται όπως προβλέπεται στο στοιχείο α) σημείο 1) και η υποδιαστολή τίθεται στην κατάλληλη θέση και αποδίδεται με τη λέξη "DECIMAL".</p> <p>6) Και τα έξι ψηφία του αριθμητικού προσδιοριστή χρησιμοποιούνται για την ταυτοποίηση του διαύλου εκπομπής στις επικοινωνίες ραδιοτηλεφωνίας σε πολύ υψηλή συχνότητα (VHF), εκτός από την περίπτωση κατά την οποία τόσο το πέμπτο όσο και το έκτο ψηφίο είναι μηδέν, οπότε χρησιμοποιούνται μόνο τα τέσσερα πρώτα ψηφία.</p> |

| | |
|--|--|
| Διαφορά A10-02 | |
| Παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ Τόμος II Κεφάλαιο 5 5.2.1.7.3.2.3 | <p>Το παράρτημα 10 του ΔΟΠΑ τόμος II κεφάλαιο 5.2.1.7.3.2.3 μεταφέρεται στη SERA.14055 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 με μια διαφορά. Η διαφορά μεταξύ του εν λόγω προτύπου του ΔΟΠΑ και του εν λόγω κανονισμού της ΕΕ είναι η εξής:</p> <p>SERA.14055 Διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας</p> <p>β) 2) Για τη διαδικασία απάντησης στις προαναφερθείσες κλήσεις, χρησιμοποιείται το χαρακτηριστικό κλήσης του καλούντος σταθμού, ακολουθούμενο από το χαρακτηριστικό κλήσης του απαντώντος σταθμού, το οποίο θεωρείται ως πρόσκληση για να αρχίσει η μεταβίβαση του καλούντος σταθμού. Για τις μεταβιβάσεις επικοινωνίας εντός μονάδας ATS, το χαρακτηριστικό κλήσης της μονάδας ATS είναι δυνατόν να παραλείπεται, εφόσον το επιτρέπει η αρμόδια αρχή.»</p> |

δ) ο πίνακας που αναφέρεται στο παράρτημα 11 του ΔΟΠΑ τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Παράρτημα 11 του ΔΟΠΑ

Διαφορές μεταξύ του παρόντος κανονισμού και των διεθνών προτύπων του παραρτήματος 11 της σύμβασης διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, όπως έχει τροποποιηθεί.»

ii) τα στοιχεία που αφορούν τη Διαφορά A11-06 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

| | |
|-------------------------------------|--|
| «Διαφορά A11-06 | |
| Παράρτημα 11 του ΔΟΠΑ Κεφάλαιο 3 | <p>Νέα διάταξη. Στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 923/2012 η SERA.5010 ορίζει:</p> <p>SERA.5010 Ειδικές πτήσεις VFR σε ζώνες ελέγχου</p> <p>Οι ειδικές πτήσεις VFR εντός ζώνης ελέγχου επιτρέπονται με βάση εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εξαιρουμένων των ειδικών περιπτώσεων που επιτρέπει η αρμόδια αρχή για ελικόπτερα όπως, μεταξύ άλλων, ιατρικές πτήσεις, επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης και πυρόσβεσης, ισχύουν οι ακόλουθες επιπρόσθετες προϋποθέσεις:</p> <p>α) οι εν λόγω πτήσεις μπορούν να εκτελούνται μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός εάν επιτρέπεται διαφορετικά από την αρμόδια αρχή·</p> <p>β) για τον χειριστή:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) εκτός των νεφών και με ορατότητα της επιφάνειας· 2) η ορατότητα πτήσης είναι τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m· 3) πτήση με ταχύτητα 140 κόμβων ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα (IAS) ή μικρότερης για επαρκή δυνατότητα έγκαιρης παρατήρησης της υπόλοιπης κυκλοφορίας και τυχόν εμποδίων για την αποφυγή σύγκρουσης· και <p>γ) Μονάδα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας δεν εκδίδει ειδική εξουσιοδότηση VFR σε αεροσκάφος για να απογειωθεί ή να προσγειωθεί σε αεροδρόμιο εντός ζώνης ελέγχου, ούτε για να εισέλθει στη ζώνη κυκλοφορίας αεροδρομίου ή στον κύκλο κυκλοφορίας αεροδρομίου όταν οι αναφερόμενες μετεωρολογικές συνθήκες στο αεροδρόμιο είναι χαμηλότερες των κάτωτι ελαχίστων:</p> <p>β) από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός εάν άλλως επιτρέπεται από την αρμόδια αρχή· 2) 1) ορατότητα εδάφους τουλάχιστον 1 500 m ή, για ελικόπτερα, τουλάχιστον 800 m· 2) η οροφή είναι κάτω των 180 m (600 ft).» |