

GEN 1.7 Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures

GEN 1.7 Разлики од ICAO стандардите, препораките и процедурите

1.7.1 ANNEX 1 PERSONNEL LICENSES

1.7.1

General:

The Republic of North Macedonia has fully adopted Joint Aviation Requirements - Flight Crew Licencing for Aeroplanes helicopters (JAR-FCL 1, JAR-FCL 2) and Medical (JAR-FCL 3).

If any differences exist between JAR - FCL 1, 2 and 3 and the provisions of ICAO Annex 1, the same exist between the regulations and practices of the Republic of North Macedonia and the provisions of ICAO Annex 1.

1.2.5.2.6 Republic of North Macedonia does not defer medical examinations. North Macedonia applies the requirements of JAR-FCL 3 (Medical) which does not permit deferral of a medical examination.

1.2.6.1.1 JAR-FCL 3.040 (d) (3) pregnancy (1), (2) illness, injury (b), JAR-FCL 3.115 (a). ICAO 20 d, JAR-FCL 3.021 duration.

1.2.8.2 Aviation Act, Article 136 and relevant bylaws for aviation personnel. Requirements for demonstrating compliance with provisions contained in Annex 19 are not implemented yet.

2.1.9.2 JAR-FCL 1.050 (a)(3)(i)

The holder of a licence is entitled to be credited with all of the co-pilot flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence.

2.3.3.1.1 JAR-FCL 1.120

The applicant shall have completed at least 45 hours of flight time as a pilot of aeroplanes.

2.4.4.1.1.1 (a) The applicant shall have completed at least 50 hours as pilot-in-command. Republic of North Macedonia applies the requirements of JAR-FCL 2 (CAA Regulation 3.5)

2.6.4.1.1.1 In addition, the applicant shall have at least 350 hours in multi-pilot helicopters - JAR-FCL 2.280(a)(1). Republic of North Macedonia applies the requirements of JAR-FCL 1.

2.7.1.3.2 Holders of private pilot licence need to obtain Class 2 Medical assessment. GOV Regulation 3.7 Article 2.

2.9.2.2 Licence holder shall have completed at least 100 hours of flight time. CAA Regulation 2.3, Article 22 (3).

ENGLISH

MACEDONIAN

2.10.1.2.2 There is a requirement for the applicant to have ability to speak and understand English language (ICAO level 4). CAA Regulation 3.14 Article 22 para (2) item 3.

2.10.1.3.4 At least 200 hours flight time as a pilot of free balloon or 30 flights. In the last 180 days to have at least 3 flights one of which should be with a free balloon of relevant class or volume group. CAA Regulation 3.14 Article 35 para (8).

3.2.1.2 There is not provisions for subject Human Performance; flight performances planning and loading; operational procedures; principles of flight. Regulation 3.11, Art. 45.

3.2.1.3 Not less than 250 flight hours and not less than 100 night flight hours. Regulation 3.11, Art. 44.

3.2.1.3.1.1 There is not such provision.

3.2.1.4 There is not such provision.

3.2.1.5 Class 1 Medical Assessment shall be required for flight navigator licence. GOV Regulation 3.7, JAR FCL 3 - Article 2(1).

3.3.1.2 The applicant for a flight engineer licence shall demonstrate a level of knowledge appropriate to an ATP(A) in accordance with JAR-FCL 1.285. CAA Regulation 3.6, JAR-FCL 4 (4.160(a)(1)

3.3.1.5 Class 1 Medical Assessment shall be required for flight engineer licence. GOV Regulation 3.7, JAR FCL 3 - Article 2(1).

4.6.1.3.1 Experience of two in the last three years as a commercial pilot, flight navigator, air traffic controller, practical training, and at least six months working experience under supervision of a flight dispatcher is required. CAA Regulation 3.12, Article 17 para (2)(item 2).

4.6.1.3.2 The applicant shall have served under the supervision of a flight operations officer for at least six months. CAA Regulation 3.12, Article 17 para (2)(item 1).

6.1.1 The classification of the aviation and other qualified personnel subject to medical assessment is as follows: 1)Class 1: airline transport pilots (A)(H); commercial pilots (A); professional pilots (H); flight navigators and flight engineers; 2) Class 2: private pilots (A), (H), glider pilots, touring motor gliders, free balloon pilots, airship pilots; 3) Class 3: air traffic controllers; 4) Class 4: aviation and other qualified personnel not covered by the above-mentioned classes. GOV Regulation 3.7, Article 2

6.3.2.2.1 No anti depressant medication allowed.

The Republic of North Macedonia applies JAR-FCL 3 requirements.

ENGLISH

MACEDONIAN

6.4.2 There is no such wording in JAR-FCL 3.

6.4.2.2.1 No anti depressant medication allowed.

The Republic of North Macedonia applies JAR-FCL 3 requirements.

6.4.2.6.1 Electrocardiography shall be included in every re-examination of applicants after the age of 40. The Republic of North Macedonia applies JAR-FCL 3 requirements.

6.4.2.12.1 Pulmonary tuberculosis not specifically mentioned in JAR-FCL 3, guidance in Section 2, JAA Manual of Civil Aviation Medicine (The Respiratory System, 4 Active inflammatory disease, 4.2 Pulmonary tuberculosis). The Republic of North Macedonia applies JAR-FCL 3 requirements.

1.7.2 ANNEX 2 RULES OF THE AIR

Difference A2-01

ICAO Annex 2, Chapter 3, 3.2.2.

New Provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, SERA.3210(b), specifies:

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

Difference A2-02

ICAO Annex 2, Chapter 3, 3.2.3.2(b)

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

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

1.7.2 АНЕКС 2 ПРАВИЛА ЗА ЛЕТАЊЕ

Разлика A2-01

ICAO Анекс 2, Оддел 3, 3.2.2.

Нова одредба. Во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, SERA.3210(б), се наведува

„(б) Воздухоплов кој ќе воочи дека е намалена маневарската способност на друг воздухоплов, му дава предност на тој друг воздухоплов.“

Разлика A2-02

ICAO Анекс 2, Оддел 3, 3.2.3.2(б)

Во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.3215(б)(2), се наведува (со додавање на подвлечен текст во стандардот на ICAO во Анекс 2, 3.2.3.3(б))

„(2) освен ако не се стационарно или на поинаков начин соодветно осветлени, сите воздухоплови на површините на аеродромот наменети за движење мора да имаат запалени светла наменети за означување на крајните точки на воздухопловот, колку што е можно тоа.“

Difference A2-03

ICAO Annex 2, Chapter 3, 3.2.5(c) and (d)

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

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

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

Difference A2-04

ICAO Annex 2, Chapter 3, 3.3.1.2.

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

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

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

- With regard to VFR and IFR flights planned to operate at night, the following requirement is added to point SERA.4001(b)(6) of that Union regulation:

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

Difference A2-05

ICAO Annex 2, Chapter 3, 3.2.2.4.

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

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

Разлика A2-03

ICAO Анекс 2, Оддел 3, 3.2.5(в) и (г)

Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.3225 се разликува од стандардот на ICAO во Анекс 2, 3.2.5(в) и 3.2.5(г) во тоа што наведува под-ставовите (в) и (г) да не се применуваат на балони:

„(в) освен балоните, сите свртувања да ги прави на лево, кога е во приод за слетување и после полетување, освен ако не добие поинакви инструкции или ако АТС не издаде поинакви инструкции;

(г) освен балоните, да слетува и полетува во ветер освен ако безбедноста, конфигурацијата на полетно-слетната патека или условите на воздушниот сообраќај не диктираат друг правец.“

Разлика A2-04

ICAO Анекс 2, Оддел 3, 3.3.1.2

ICAO Анекс 2, 3.3.1.2 се заменува со точката (б) од SERA.4001 од Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.4001 (б). Разликите меѓу овој стандард на ICAO и оваа регулатива се следните:

- Во поглед на летовите по VFR, планирани да се вршат преку меѓународни граници, Регулативата на Унијата (SERA.4001(б)(5)) се разликува од стандардот на ICAO од Анекс 2, 3.3.1.2.(д) во додатокот на подвлечениот текст, како што следува:

„секој лет преку меѓународни граници, освен ако односните земји не пропишале поинаку;

- Во поглед на летовите по VFR и IFR, планирани да се вршат ноќе, се вметнува дополнителен услов во Регулативата на Унијата (SERA.4001(б)(6)), како што следува:

„(б) секој лет кој се планира да се врши ноќе, ако ја напушта близината на аеродромот.“

Разлика A2-05

ICAO Анекс 2, Оддел 3, 3.2.2.4.

Нова одредба. Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.3210(в)(3)(i) се разликува од стандардот на ICAO од Анекс 2, 3.2.2.4. , наведувајќи дека:

“(i) Престигнување едрилица. Едрилица која престигнува друга едрилица може да го промени својот правец на лет на десно или на лево.“

Difference A2-07

ICAO Annex 2, Chapter 4, 4.6.

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

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

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

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

Difference A2-08

ICAO Annex 2, Chapter 3, 3.8 and Appendix 2

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

1.7.3 ANNEX 3 METEOROLOGY**Difference A3-01**

ICAO Annex 3, Chapter 5

New provision. Point SERA.12005 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 specifies:

(b) Competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed.

Difference A03-07

ICAO Annex 3, Chapter 5

New provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.12005, specifies:

(b) Competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed.

1.7.4 ANNEX 4 AERONAUTICAL CHARTS

There are no significant differences in North Macedonia to this Annex.

Разлика A2-07

ICAO Анекс 2, Оддел 4, 4.6.

ICAO Анекс 2, 4.6., се заменува со Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, SERA.5005, во која во точката (f) се воведуваат критериуми за висина на препреките, и тоа:

„(f) Освен кога е неопходно за полетување или слетување, или само со дозвола од надлежниот орган, лет по VFR не смее да се врши:

(1) над густо населени области, градови, населби, села или над собир на луѓе на отворено, на висина помала од 300 m (1 000 ft) над највисоката препрека, во радиус од 600 m од воздухопловот;

(2) секаде, освен каде што е наведено во точка (1), на висина помала од 150 m (500 ft) над земја или вода, или над највисоката препрека, во радиус од 150 m (500 ft) од воздухопловот.“

Разлика A2-08

ICAO Анекс 2, Оддел 3, 3.8 и Додаток 2.

Зборовите „во опасност“ во Одделот 3, Дел 3.8 не се вклучени во законодавството на Унијата, со што се проширува обемот на придружбата на сите видови на летови кои бараат таква услуга. Покрај тоа, одредбите од Додаток 2, Деловите од 1.1 до 1.3., како и одредбите од Додаток А, не се вклучени во законодавството на Унијата.

1.7.3 АНЕКС 3 МЕТЕОРОЛОГИЈА**Разлика A3-01**

ICAO Анекс 3, Оддел 5

Нова одредба. Точката SERA.12005 од Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 наведува:

(б) По потреба, надлежните органи пропишуваат и други појави, за кои сите воздухоплови известуваат кога ќе најдат или ќе се соочат со истите.

Разлика A03-07

ICAO Анекс 3, Оддел 5

Нова одредба. Во Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.12005 се наведува:

(б) По потреба, надлежните органи пропишуваат и други појави, за кои сите воздухоплови известуваат кога ќе најдат или ќе се соочат со истите.

1.7.4

ENGLISH

MACEDONIAN

1.7.5 ANNEX 5 UNITS OF MEASUREMENT TO BE USED IN AIR AND GROUND OPERATIONS

1.7.5

There are no significant differences in North Macedonia to this Annex.

1.7.6 ANNEX 6 OPERATION OF AIRCRAFT

1.7.6

Part I:

International Commercial Air Transport - Aeroplanes. Implemented by application of EU-OPS. Duty time requirements contained in CAA Regulation 2.21

Part II:

International General Aviation - Aeroplanes. For aircraft with MTOW more than 5700 kg in addition to Annex 6 Part II requirements, EU-OPS and JAR-OPS 3 requirements shall be applied.

Part III - International Operations - Helicopters. Implemented by application of JAR-OPS 3.

Duty time requirements contained in CAA Regulation 2.21

1.7.7 ANNEX 7 AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS

1.7.7

There are no significant differences in North Macedonia to this Annex.

1.7.8 ANNEX 8 AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT

1.7.8 t

There are no significant differences in North Macedonia to this Annex.

1.7.9 ANNEX 9 FACILITATION

1.7.9

There are no significant differences in North Macedonia to this Annex.

1.7.10 ANNEX 10 - AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS

1.7.10 АНЕКС 10 ВОЗДУХОПЛОВНИ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ

VOL I, PART I, CHAPTER 3

Том I, Дел I, Оддел 3

3.1.7.6.3 Outer marker is not located at Ohrid airport - LWOH

3.1.7.6.3 Не постои надворешен маркер на Охридскиот аеродром – LWOH

Difference A10-01

ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5, 5.2.1.4.1

Разлика A10-01

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

ICAO Анекс 10, Том II, Оддел 5,5.2.1.4.1 Анекс 10 од ICAO, Том II Поглавје 5.2.1.4.1 е транспониран во точката SERA.14035 од Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 со одредени разлики. Разликите меѓу овој стандард на ICAO и таа европска регулатива се следните:

ENGLISH

MACEDONIAN

SERA.14035 Transmission of numbers in radiotelephony**(a) Transmission of numbers**

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

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

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

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

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

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

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

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

SERA.14035 Пренос на броеви во радиотелефонијата**(a) Пренос на броеви**

(1) Сите броеви кои се користат во пренос на повикувачкиот знак на воздухопловот, правецот на летот, полетна – слетната патека, насоката и брзината на ветерот мора да се пренесуваат со изговарање на секоја цифра одделно.

(i) Нивоата на летот се пренесуваат со изговарање на повикувачкиот знак за секоја цифра поединечно, освен во случај на нивото на лет во цели стотки

(ii) Поставките за апсолутната висина се пренесуваат со изговарање на секоја цифра поединечно, освен во случај на предмети од 1000 hPa, кои се пренесени како "ONE THOUSAND" (илјада).

(iii) Сите броеви кои се употребуваат во пренос на кодови од транспондер се пренесуваат со изговарање на секоја цифра поединечно освен кога, доколку кодовите на транспондерот содржат само цели илјади, информации се пренесуваат со изговарање на цифрата од бројот од илјадарките по што следи "THOUSAND" (илјада).

(2) Сите броеви кои се употребуваат во пренос на останатите информации, освен оние кои се опишани во став (1) од точката (a) мора да се пренесуваат со изговарање на секоја цифра посебно, освен што сите броеви кои содржат цели стотки и илјадарки се пренесуваат со изговарање на секоја цифра во бројот стотки или во илјадарки проследено со сто зборот "HUNDRED" (сто), односно, "THOUSAND" илјада. Комбинацијата од илјади и стотки се пренесуваат со изговарање на секоја цифра во бројот од илјадарките по што следи зборот проследено со зборот "THOUSAND" (илјада), а потоа бројот на стотки проследено со зборот "HUNDRED" (сто).

(3) Кога постои потреба за разјаснување на бројот пренесен во цели илјадарки и / или стотки, тој број се пренесува со изговарање на секоја цифра одделно.

(4) Кога информациите за релативната насока спрема некој објект или сообраќај во конфликт се даваат во форма на бројки на часовникот со 12 цифри, тие информации се даваат со изговарање на тие бројки во форма, "TEN O'CLOCK" (10 часот) или "ELEVEN O'CLOCK" (11 часот).

(5) Броеви со децимални запирки се пренесуваат како што се бара во став (1) од точката (a), при што децималната запирка во дадениот ред се изговара со зборот "DECIMAL" (запирка).

ENGLISH

MACEDONIAN

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

Difference A10-02

ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5, 5.2.1.7.3.2.3

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

SERA.14055 Radiotelephony procedures

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

1.7.11 ANNEX 11 AIR TRAFFIC SERVICES

Difference A11-01

ICAO Annex 11, Chapter 2, Paragraph 2.25.5

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

'Time checks shall be given at least to the nearest minute'

Difference A11-02

ICAO Annex 11, Chapter 2, Paragraph 2.6.1

Exemption possibility. Implementing Regulation (EU) No 923/2012 paragraph SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed

Difference A11-03

ICAO Annex 11, Chapter 3

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

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

1. between all flights in airspace Classes A and B;

(6) За идентификација на каналот за пренесување во радио телефонските комуникации на VHF, се употребуваат 6 цифри, на нумерички ознаки, освен доколку пет и шест цифри се нула, тогаш се користат само првите четири цифри.

Разлика A10-02

ICAO Анекс 10, Том II, Оддел 5, 5.2.1.7.3.2.3

Анекс 10 од ICAO, Том II Поглавје 5.2.7.3.2.3 е транспониран во точката SERA.14055 од Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 со одредени разлики. Разликите меѓу овој стандард на ICAO и таа европска регулатива се следните:

SERA.14055 Процедури во радиотелефонијата

(б)(2) Како одговор на горенаведените повици се користи повикувачки знак на станицата која се повикува, проследено со повикувачки знак на станицата која одговара, што се смета за покана да се продолжи со преносот од станица која повикува. Кога станува збор за пренос на комуникација во рамките на една единица за ATS, повикувачки знак на единицата за ATS единици може да биде изоставен, ако се одобри од страна на надлежниот орган.

1.7.11 АНЕКС 11 АТС УСЛУГИ

Разлика A11-01

ICAO Анекс 11, Оддел 2, став 2.25.5

Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, SERA.3401(г)(1) се разликува од Анекс 11 кон ICAO, стандард 2.25.5, во тоа што наведува дека

"При проверките на точното време, времето може најмногу да се заокружи на најблиската минута."

Разлика A11-02

ICAO Анекс 11, Оддел 2, став 2.6.1

Можност за изземање. Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.6001, му дозволува на воздухоплов да го пречекори ограничувањето на брзината од 250 јазли ако надлежниот орган го одобри тоа за типови на воздухоплови, кои поради технички или безбедносни причини не можат да ја одржуваат таа брзина.

Разлика A11-03

ICAO Анекс 11, Оддел 3

Нова одредба. Во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.8005 (б) се наведува:

„(б) Одобренијата кои ги даваат единиците на контролата на летање осигуруваат раздвојување:

1. меѓу сите летови во воздушните простори од класа А и В;

ENGLISH

MACEDONIAN

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

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

Difference A11-04

ICAO Annex 11, Chapter 3

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

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

1. The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:
 - (i) ATC route clearances;
 - (ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway; and
 - (iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions; and
 - (iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.

2. меѓу летовите по IFR во воздушните простори од класа C, D и E;
3. меѓу летовите по IFR и летовите по VFR во воздушниот простор од класа C;
4. меѓу летовите по IFR и специјалните летовите по VFR
5. меѓу специјалните летовите по VFR, освен ако надлежниот орган не пропишал поинаку;

со исклучок кога на барање од пилотот на воздухоплов и со согласност на пилотот од другиот воздухоплов и ако така пропишал надлежниот орган за случаите наведени под б) во воздушниот простор од класа D и E, лет може да се одобри под услов дека, дење во визуелни метеоролошки услови, одржува сопствено раздвојување во текот на посебен дел од летот под 3050 m (10.000 ft) за време на качување или спуштање.

Разлика A11-04

ICAO Анекс 11, Оддел 3

Во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.8015 (б) се наведува (со додавање на подвлечен текст како додаток на стандардот на ICAO од Анекс 11, 3.7.3.1.

(д) Повторување на одобренјата и информациите поврзани со безбедноста

1. Екипажот за летање му ги повторува на контролорот на летање деловите од одобренјата и инструкциите на АТС кои се пренесуваат со говорна комуникација. Секогаш се повторуваат следните ставки:
 - (i) одобренјата од АТС за рутата;
 - (ii) одобренјата и инструкциите за влез на, слетување на, полетување од, задржување на, поминување преку, возење по земја и враќање во спротивен правец на која било полетно-слетна патека; и
 - (iii) полетно-слетната патека која се користи, поставувањата на висиномерот, шифрите за SSR, новододелените комуникациски канали, инструкциите за нивоата, инструкциите за правецот (курсот) и брзината;
 - (iv) нивоата на преоѓање, без разлика дали ги дава контролорот или се содржат во емитувањето на информациите на АТIS.

ENGLISH

MACEDONIAN

Difference A11-05

ICAO Annex 11, Chapter 3

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

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

Difference A11-06

ICAO Annex 11, Chapter 3

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

SERA.5010 Special VFR in control zones

Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as, but not limited to, medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied:

- a. such flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;
- b. by the pilot:
 1. clear of cloud and with the surface in sight;
 2. the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
 3. fly at a speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and
- c. an air traffic control unit shall not issue a Special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:
 1. the ground visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;

Разлика A11-05

ICAO Анекс 11, Оддел 3

Во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.8015 (д)(2), се наведува (со додавање на подвлечен текст како додаток на стандардот на ICAO од Анекс 11, 3.7.3.1.1):

(2) Останатите одобренија или инструкции, вклучувајќи ги и условните одобренија и инструкциите за возење по земја се повторуваат или потврдуваат на начин на кој јасно се покажува дека се разбрани и дека ќе се постапи по истите.

Разлика A11-06

ICAO Анекс 11, Оддел 3

Нова одредба. Во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012, став SERA.5010, се наведува:

SERA.5010 Специјални летови по VFR во контролирани зони

Вршење на специјални VFR летови во контролирана зона може да се дозволи врз основа на одобрение од АТС. Освен ако надлежниот орган не издал дозвола за хеликоптери во посебни случаи, како што се летовите за давање на итна медицинска помош, операциите за потрага и спасување или за гасење на пожари, се применуваат следниве дополнителни услови:

- a. ваквите летови можат да се извршуваат само дење, освен ако надлежниот орган не дозволил поинаку;
- b. од страна на пилотот:
 1. над облаци и со визуелен контакт со површината на земјата;
 2. видливоста во летот не е помала од 1 500 м или, за хеликоптерите, не е помала од 800 м;
 3. при брзини од најмногу 140 kts IAS или помали, за да се овозможи навремено забележување на останатиот сообраќај или можните препреки заради избегнување на судир; и
- c. единица на контрола на летање не смее да издава дозвола за посебен VFR лет на воздухоплови за да полетаат или слетаат на аеродром во рамките на контролирана зона, или да влезат во зоната на сообраќај на аеродромот или во школки круг кога пријавените метеоролошки услови на тој аеродром се под следните минимуми:
 1. видливоста на земјата не е помала од 1 500 м или, за хеликоптерите, не е помала од 800 м;

ENGLISH

MACEDONIAN

2. the ceiling is less than 180 m (600 ft).

2. плафонот (висина на база на облаците) не е помала од 180 м (600 ft).

1.7.12 ANNEX 12 SEARCH AND RESCUE

1.7.12

There are no significant differences in North Macedonia to this Annex.

1.7.13 ANNEX 13 AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION

1.7.13

There are no significant differences in North Macedonia to this Annex.

1.7.14 ANNEX 14 AERODROMES

1.7.14

There are no significant differences in North Macedonia to this Annex.

1.7.15 ANNEX 15 AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

1.7.15

There are no significant differences in North Macedonia to this Annex.

1.7.16 ANNEX 16 ENVIRONMENTAL PROTECTION

1.7.16

There are no significant differences in North Macedonia to this Annex.

1.7.17 ANNEX 17 SECURITY

1.7.17

There are no significant differences in North Macedonia to this Annex.

1.7.18 ANNEX 18 THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR

1.7.18

Implemented by application of EU OPS.

1.7.19 ANNEX 19 SAFETY MANAGEMENT

1.7.19

3.1.3 - SMS is not yet addressed for training and medical organizations.

1.7.20 DOC 4444 - RAC/50 - RULES OF THE AIR AND AIR TRAFFIC SERVICES

1.7.20

APPENDIX 2 - FLIGHT PLAN

2.2 Instruction for insertion of ATS data
ITEM 8: Flight rules and type of flight

In addition to military operations, operators of customs or police aircraft shall insert letter "M" in Item 8 of the ICAO flight plan.

INTENTIONALLY LEFT BLANK