



MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

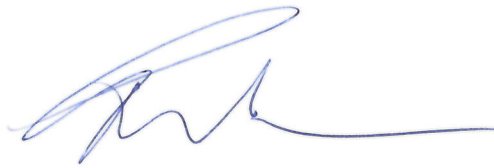
Õhuruumi paindliku kasutamise korraldamise (ASM) käsiraamat

Õhuruumi paindliku kasutamise meetodid

Kinnitanud Õhuruumi kasutamise komisjoni otsusega 26.02.2014

Esimees:

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna
lennundustalituse juhataja

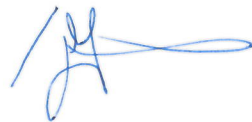
Gerli Pebene 

Liikmed:

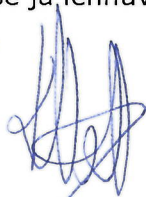
Kaitseministeeriumi kaitsevalmiduse osakonna juhataja asetäitja

Marja Saar / 

Kaitseväe Õhuväe Staabi ülem

Jarek Lehistu / 

Lennuameti lennuliiklusteeninduse ja lennuväljade osakonna juhataja

Kusbo Vahine / 

Lennuameti peadirektor

Kristian Tulev 

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna
lennundustalituse ametnik

Priit Rijk 

Siseministeeriumi migratsiooni- ja piirivalvepoliitika osakonna juhataja asetäitja

Jarek Mägi / 

Versioon	Kuupäev	Muudatused	Kinnitatud
1.0	26.02.2014	Kinnitatud	Õhuruumi kasutamise komisjon
1.1	19.11.2014	Lisatud Lisa 3	Õhuruumi kasutamise komisjon

SISUKORD

1	SISSEJUHATUS	8
2	ÜLDIST	9
2.1	Käsiraamatu kirjeldus ja otstarve	9
3	ÕHURUUMI STRUKTUUR	9
3.1	Sissejuhatus	9
3.2	Lennuinfo piirkond - FIR	10
3.2.1	Avamere kohal olev õhuruum	10
3.3	Lennujuhtimispiirkond - CTA	10
3.4	Sõjaväelised lennujuhtimispiirkonnad – MIL CTA	10
3.5	Lennuinfo tsoonid – FIZ	10
3.6	Ajutiselt reserveeritud ala – TRA	10
3.7	Ajutiselt eraldatud ala – TSA	11
3.8	Riigipiiri ülene ala – CBA	11
3.9	Keeluala – P	11
3.10	Piiranguala – R	11
3.11	Ohuala – D	11
3.13	Madallennualad	11
3.14	Ajutised õhuruumi piirangud	12
3.15	ATS-marsruudid	12
3.15.1	Alalised ATS-marsruudid	12
3.15.2	CDR1-klassi ATS-marsruudid	12
3.15.3	CDR2-klassi ATS-marsruudid	12
4	FUA-KONTSEPTSIOON: ÕHURUUMI PAINDLIKU KASUTAMISE PÕHIMÕTTED	13
4.1	Õhuruumi korraldamise tasand 1 – strateegiline faas	13
4.2	Õhuruumi korraldamise tasand 2 – eeltaktikaline faas	13
4.3	Õhuruumi korraldamise tasand 3 – taktikaline faas	14
5	AMC ORGANISATSIOONI STRUKTUUR	14
5.1	Üldist	14
5.2	Asjaosalised	14
6	ÕHURUUMI PAINDLIKU KASUTUSE STRATEEGILINE PLANEERIMINE	14
6.1	Riikliku õhuruumi korraldamise komisjoni (HLAPB) funktsioonid	14
6.2	Õhuruumi paindliku kasutamise planeerimine	15
6.2.1	Aastaplaani koostamine	15
6.2.2	Alade loomine, aktiveerimine ja deaktiveerimine	16
7	AMC FUNKTSIOONID EELTAKTIKALISEL TASANDIL	16
7.1	Üldist	16
7.2	Õhuruumi kasutamise eeltaktikaline planeerimine	17
7.2.1	TSA/TRA/P-/R-/D-alade reserveerimistaotlused	17
7.2.2	CDR-marsruutide kasutatavuse taotlused	17
7.2.3	Kattuvad TSA/TRA/D-ala ja CDR taotlused	17
7.2.4	AUP	18
7.2.5	UUP	18
	Skeem 1: AUP ja UUP väljastamise voodiagramm D-1 päeval	19
	Skeem 2: UUP väljastamise voodiagramm D päeval	20
8	AMC FUNKTSIOONID TAKTIKALISEL TASANDIL	20
8.1	Üldist	21
8.2	Õhuruumi dünaamiline korraldamine	21
8.3	Operatiivne AMC	22
8.3.1	Reserveeringu aktiveerimine	22
8.3.2	Reserveeringu muutmine	22
8.3.4	Reserveeringu tühistamine	23
8.4	Muudatused plaanipärasel tegevuses	23
8.5	Kattuvad või külgnevad õhuruumi reserveeringud	23
8.6	Ette teatamata õhuruumi reserveeringud	23
9	ÕHURUUMI KASUTAMISE KONTROLL	23
9.1	Üldist	23
9.2	Statistika ja aruandlus	23

10 ASM-ÕHURUUMISTRUKTUURIDE STRATEEGILINE PLANEERIMINE	24
11 KÄSIRAAMATU AJAKOHASTAMINE	24
LISA 1. PRIORITEETSUSE JÄRJEKORD	25
LISA 2. ASM-PROTSESSI OSALISTE KONTAKTANDMED.....	27
LISA 3. TUNNUSTATUD OPERAATORITE NIMEKIRI JA KONTAKTANDMED	28
LISA 4. VABARIIGI VALITSUSE 28. VEEBRUARI 2008.a KORRALDUS NR 108 „ÕHURUUMI KASUTAMISE KOMISJONI MOODUSTAMINE“	29

DEFINITSIOONID

AIP Supplement	AIP lisa, mille abil saab õhuruumi kasutajatele teatada ajutisest muudatusest AIP-s avaldatud andmetes. AIP SUP teadaannete abil teatatud muudatused on kas pikaajalised (kestusega üle 3 kuu) või sellised lühiajalised muudatused, mille kirjeldamine nõuab pikka teksti või nt kaardijooniseid.
Approved Agency	HLAPB poolt spetsiaalselt tunnustatud operaator, kellel on õigus anda eelteateid õhuruumistruktuuride planeeritud kasutamise kohta.
AMC-tegevuse tasandid	Õhuruumi korralduse strateegiline etapp (tasand 1): ASM-protsesside pikaajalise ja keskpikaajalise planeerimise etapp. Strateegiline etapp võib alata juba ligi aasta enne planeeritud tegevuse alustamist ja see lõpeb siis, kui minnakse üle õhuruumi korralduse eeltaktikalisele etapile. Tasand 1 hõlmab nii tegevusega seotud õhuruumi- ja meetodiplaneerimist, läbirääkimis- ja kokkuleppimisprotsesse, kui ka huvirühmade ärakuulamist. Õhuruumi korralduse eeltaktikaline etapp (tasand 2): ASM-protsesside etapp, kus minnakse planeerimisetapilt üle teostamisetapile. Etapp algab enamasti paar päeva enne tegevuse alustamist ja jätkub tegevuse alguseni, millal minnakse üle õhuruumi korralduse taktikalisele etapile. Tasandil 2 valmistatakse tegevuse käivitamiseks näiteks AUP-sõnumeid, AIS-väljaandeid ja lennuplaane läbi vaadates ning tasemel 1 planeeritud õhuruumi reserveerimisi paika pannes. Õhuruumi korralduse taktikaline etapp (tasand 3): ASM-protsesside etapp, kus tasanditel 1 ja 2 planeeritud tegevus viiakse operatiivselt ellu.
Avameri	Avameri on mere osad, mis ei kuulu ühegi riigi territoriaal- või sisevete hulka.
Collaborative Decision Making	CDM-kontseptsiooni kohaselt teevad kõik asjaosalised omavahel efektiivselt ja läbipaistvalt koostööd ning jagavad teavet, et muuta otsuste tegemine efektiivsemaks täpsele ja ajakohasele teabele tuginedes.
Cross-Border Area	Ala, mis ületab ühe või mitme FIR/UIR-ala piirid ja mida saab kasutada mitme lepinguosalise riigi kaitsejõudude väljaõppetegevuses.
D-1 päev	Õhuruumi kasutamise tegevuste elluviimise päevale (D) eelnev päev
D päev	Õhuruumi kasutamise tegevuste elluviimise päev.
EUROCONTROL	Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon
Kontrollitav õhuruum	Piiritletud õhuruum, kus toimub lennujuhtimine vastavalt õhuruumi klassifikatsioonile. Kontrollitav õhuruum hõlmab ATS-õhuruumi A, B, C, D ja E.
Lennuinfopiirkond	Piiritletud õhuruum, milles osutatakse lennuinfo- ja häireteenindust
Lennutasand	Atmosfääri samarõhu tasand, mis on määratletud õhurõhu 1013,2 hektopaskali (hPa) või 760 mm/Hg suhtes ja mis erineb muudest samalaadsetest tasanditest õhurõhkude teatud vahe võrra.
Mittekontrollitav õhuruum	Õhuruum, kus ei toimu lennujuhtimist.
Õhuruumi paindliku kasutamise tasandid	Tasandid 1–3 raamlepingust.

LÜHENDID

AA	Approved Agency Vt „Definitsioonid“	FIR	Flight Information Region Lennuinfopiirkond
----	--	-----	--

ACC	Area Control Centre <i>Piirkondlik lennujuhtimisüksus</i>	FMP	Flow Management Position <i>Lennuvoogude korraldamise positsioon</i>
AGL	Above Ground Level <i>Maapinna kohal</i>	FUA	Flexible Use of Airspace <i>Õhuruumi paindlik kasutamine</i>
AIP	Aeronautical Information Publication <i>Lennundusteabe kogumik</i>	HLAPB	High Level Airspace Policy Body <i>Riiklik õhuruumi korraldamise komisjon</i>
AIRAC	Aeronautical Information Regulation and Control <i>Aeronavigatsiooniteabe reguleerimise ja kontrolli süsteem</i>	ICAO	International Civil Aviation Organisation <i>Rahvusvaheline tsiviillennunduse organisatsioon</i>
AIS	Aeronautical Information Services <i>Aeronavigatsiooniteabe teenistus</i>	LMT	Local Mean Time <i>Kohalik aeg</i>
AMC	Airspace Management Cell <i>Õhuruumi korraldamise üksus</i>	LLT AS	Lennuliiklusteeninduse Aktsiaselts
ANC	Aeronautical Chart <i>Lennukaart</i>	MKM	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
ASM	Airspace Management <i>Õhuruumi korraldamine</i>	NM	<i>Network Manager võrgustiku haldusasutus" vastavalt EÜ määrusele 551/2004 art 6 lg 2 (endine CFMU)</i>
ATS	Air Traffic Services <i>Lennuliiklusteenindus</i>	NOTAM	Notice to Airmen <i>Elektroonilise side abil levitav teade, mis sisaldab aeronavigatsiooniseadme, -teenistuse, -protseduuri või -ohu kehtestamist, seisukorda või muudatust puudutavat informatsiooni ja õigeaegset teavet, mis on oluline lennutegevusega seotud personalile</i>
AUP	Airspace Use Plan <i>Õhuruumi kasutamise plaan</i>	RNAV	Area Navigation <i>Piirkondlik navigatsioon</i>
CADF	ECAC Centralized Airspace Data Function	RNP	Required Navigation Performance <i>Nõutav navigatsioonitäpsus</i>
CBA	Cross-Border Area <i>Vt „Definitsioonid“</i>	TMA	Terminal Control Area <i>Lähenemisala</i>
CDM	Collaborative Decision Making <i>Vt „Definitsioonid“</i>	TRA	Temporary Reserved Area <i>Ajutiselt reserveeritud ala</i>
CDR	Conditional Route <i>Tingimuslik trass</i>	TSA	Temporary Segregated Area <i>Ajutiselt eraldatud ala</i>
CFMU	Central Flow Management Unit <i>Lennuliiklusvoo juhtimise keskne üksus</i>	UIR	Upper Flight Information Region <i>Ülemine lennuinfo piirkond</i>
CRAM	Conditional Route Availability Message <i>Teade tingimuslike lennutrasside (CDR) kasutamisevõimalustest</i>	UTC	Coordinated Universal Time <i>Koordineeritud maailmaaeg</i>
CTA	Control Area <i>Lennujuhtimispiirkond</i>	UUP	Updated Airspace Use Plan <i>Õhuruumi kasutamise ajakohastatud plaan</i>
CTR	Control Zone <i>Lähiala</i>		
ENR	En Route <i>Marsruudil</i>		
FIZ	Flight Information Zone <i>Lennuinfo tsoon</i>		
IAS	Indicated Air Speed <i>Indikaatorkiirus ehk mõõteriistakiirus</i>		

1 SISSEJUHATUS

Õhuruumi kasutamine ja selle üle otsustamine on riigi suveräänsuse juurde kuuluv õigus. Eesti õhuruumi korraldamise poliitika eest vastutab Valitsuse korraldusega 28.02.2008 nr 108 moodustatud riiklik õhuruumi kasutamise komisjon (*High Level Airspace Policy Body* - HLAPB). HLAPB roll on kindlaks määratud majandus- ja kommunikatsiooniministri 25. juuni 2010 käskkirjaga nr 202 „Õhuruumi kasutamise komisjoni reglement“. Käesolevas ASM-käsiraamatus kirjeldatud õhuruumi korraldamise meetoditega kindlustavad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Kaitseministeerium, Lennuamet ning Õhuväe staap õhuruumi ohutu, efektiivse ja paindliku kasutamise ning tagavad tegevuse läbipaistvuse kooskõlastades kõikide osapoolte vajadused õhuruumi kasutamiseks. Õhuruumi korraldamise, koordineerimise ja liigendamise eest Tallinna lennuinfopiirkonnas vastutab Lennuamet. Õhuruumi igapäevase kasutamise planeerimise ja koordineerimise eest vastutab õhuruumi korraldamise üksus (*Airspace Management Cell* – AMC) käesolevas käsiraamatus kirjeldatud põhimõtete kohaselt. AMC on ühendatud militaar- ja tsiviilinstitutsoon.

Euroopa Komisjoni õhuruumi paindliku kasutamise määruses (EÜ) 2150/2005 (edaspidi „FUA-määrus“) kehtestatakse reeglid parema koostöö tagamiseks tsiviil- ja militaarstruktuuride vahel, kes vastutavad lennuliikluse korraldamise eest liikmesriikide vastutusalasse kuulavas õhuruumis. FUA-määruse kohaselt tuleb tsiviil- ja militaarlennundusasutuste tegevuse kooskõlastamine organiseerida õhuruumi korraldamise strateegilisel (õhuruumi korralduse tasand 1), eeltaktikalisel (tasand 2) ja taktikalisel tasandil (tasand 3) tehtavate lepingute ja protseduuride abil. Eesmärgiks on suurendada lennuohutust ja õhuruumi läbilaskevõimet ning suurendada õhuruumi kasutamise efektiivsust ja paindlikkust.

Sõjalised operatsioonid ja sõjaline väljaõpe ei kuulu Euroopa Ühenduse pädevusse ning määrused ühtse Euroopa õhuruumi kohta ei mõjuta liikmesriikide oma õhuruumiga seotud suveräänsust ega liikmesriikide rahvusliku julgeoleku ja riigikaitse alaseid küsimusi. Kuigi EL-i õigusaktid reguleerivad ainult tsiviillennunduse korraldamist, mõjutavad määrused tulenevalt õhuruumi piiratusest ka õhuruumi kasutamist militaarlennunduses. Õhuruumi kasutamise üle otsustamisel hindavad liikmesriigid riigi tasandil tsiviil- ja militaarlennunduse vajadusi. Seda silmas pidades eeldavad määruste nõuded tsiviil- ja militaarlennunduse kooskõlastamist riigi tasandil.

Kaitsejõudude vajadused õhuruumi kasutamiseks põhinevad seadustega kehtestatud kohustustel ja õigustel. AMC peab õhuruumi korraldamise protseduuride abil tagama, et kaitsejõudude väljaõppetevuse nõuded võetakse arvesse nii, et kaitsejõududele seadustega pandud kohustusi saab nõuetekohaselt täita õhuruumi paindliku kasutamise põhimõtteid arvesse võttes.

Käesoleva käsiraamatu õhuruumi korraldamise meetodid kehtivad Tallinna lennuinfopiirkonnas. Õhuruumi kasutamist avamere kohal ei saa piirata teiste riikide riiklikele õhusõidukitele. Riigid võivad sõlmida erikokkuleppeid lennutegevusest avamere kohal.

2 ÜLDIST

2.1 Käsiraamatu kirjeldus ja otstarve

Õhuruumi korraldamisel järgitakse õhuruumi paindliku kasutamise meetodeid, mille on kindlaks määranud Eurocontrol, juhiseid ning käesolevas dokumendis määratletud protseduure ja prioriteetsuse põhimõtteid.

Käesolevas dokumendis määratakse kindlaks:

- õhuruumi korraldamise üldpõhimõtted
- õhuruumi kasutajate vajadusteks eraldatud piirkonnad
- eraldatud piirkondade prioriteetsus üksteise suhtes
- ATS-trasside struktuur ja liigitus
- alaliste ja ajutiste piirkondade moodustamise, avalikustamise ja kasutamise põhimõtted
- õhuruumi kasutamise järelevalvemeetmed.

ASM-käsiraamat määrab kindlaks AMC tegevuse eeltaktikalisel, taktikalisel ja vajalikus mahus strateegilisel tasandil. ASM-käsiraamatu kooskõlastavad, avaldavad ja seda ajakohastavad Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, Kaitseministeerium, Siseministeerium ning Lennuamet koostöös Lennuliiklusteeninduse ASi ja Õhuväega. ASM-käsiraamatu kinnitab HLAPB.

3 ÕHURUUMI STRUKTUUR

3.1 Sissejuhatus

Tallinna lennuinfopiirkond on jagatud erinevate õhuruumi kasutajate teenindamiseks ettenähtud alalisteks piirkondadeks ja erinevale liigitusele vastavateks ATS-trassideks. Õhuruum on jagatud kontrollitavaks (ICAO õhuruumiklassid C ja D) ja mittekontrollitavaks õhuruumiks (ICAO õhuruumiklass G ja riiklik õhuruumiklass G+). Õhuruumi struktuuri kirjeldus on avaldatud Eesti Lennundusteabe Kogumikus (AIP). Ajutiste alade moodustamise meetodid on kirjeldatud käesoleva käsiraamatu punktis 7.2.

Alaliste õhuruumistruktuuride muutmise eeldab laialdasi kooskõlastus- ja koordineerimisprotseduure, millega tagatakse erinevate kasutajarühmade vajadustega arvestamine. Õhuruumi kasutajad võivad teha õhuruumi struktuuride muutmise ettepanekuid otse Lennuliiklusteeninduse AS-ile või Lennuametile käesolevas käsiraamatus sätestatud viisil. Õhuruumistruktuuride muudatused tehakse planeeritult kogu õhuruumi korraldamise

ja AIC-na AIRAC-süsteemile vastava aeronavigatsiooniteabe avaldamise ajakava, millest selguvad planeeritud jõustumiskuupäevad, avaldamiskuupäevad ja kuupäevad, millal kooskõlastatud avaldatav materjal tuleb LLT ASi AIS-üksusele esitada.

3.2 Lennuinfopiirkond - FIR

Lennuinfopiirkond on piiritletud õhuruum, milles osutatakse lennuinfo- ja häireteenuseid. Tallinna lennuinfopiirkonna (Tallinna FIR-i) kirjeldus on avaldatud Eesti lennundusteabe kogumiku osas ENR 2. Õhuruumi paindliku kasutamise põhimõtteid rakendatakse kõikides Tallinna lennuinfopiirkonnas olevates lennujuhtimispiirkondades ja võidakse vastavalt HLAPB otsusele rakendada ka mittekontrollitud õhuruumis, sealhulgas avamere kohal olevas õhuruumis käesoleva käsiraamatu punkti 3.2.1 kohaselt.

3.2.1 Avamere kohal olev õhuruum

Avameri on mere osa, mis ei kuulu ühegi riigi territoriaal- või sisevete hulka. Avamere kohal olevas õhuruumis järgitakse 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni koos lisadega, võttes arvesse riigi poolt kehtestatud erandid, mis on avaldatud AIP osas GEN 1.7. Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) mereõiguse konventsioon (1982) võimaldab riiklikel õhusõidukitel (*state aircraft*) vabalt liigelda avamere kohal olevas õhuruumis.

3.3 Lennujuhtimispiirkond - CTA

Lennujuhtimispiirkond on lennutasandite 95 ja 660 vahel olev kontrollitud õhuruum ning kontrollitavate lennuväljade lähenemisalad (TMA) ja lähialad (CTR), kus osutatakse piirkondlikku, lähenemise või lähilennujuhtimise teenust. Tallinna lennujuhtimispiirkonna kirjeldus on avaldatud Eesti AIP osas ENR 2.1.

3.4 Sõjaväelised lennujuhtimispiirkonnad – MIL CTA

Sõjaväeline lennujuhtimispiirkond on militaarlennunduse vajadusteks moodustatud alaline kontrollitav õhuruumi osa.

3.5 Lennuinfotsoonid – FIZ

Lennuinfotsoon on mittekontrollitav õhuruum (klass G+), mis ulatub maa- või veepinnast kuni määratud piirkõrguseni ja mille piires osutatakse lennuvälja lennuinfoteenust. Lennuinfotsoonide kirjeldus on avaldatud Eesti AIP osas AD 2.

3.6 Ajutiselt reserveeritud ala – TRA

Ajutiselt reserveeritud ala on piiritletud ala kontrollitud õhuruumis, mis on ajutiselt eraldatud kindlaksmääratud ametkonnale eriomaseks kasutuseks ning millest on lubatud muud lennuliiklust lennujuhtimisloa alusel läbi juhtida ala ajutise valdajaga kokkulepitud tingimustel. TRA-alasid saab moodustada nii militaar- kui ka tsiviillennunduse vajadusteks. TRA-de kirjeldus on avaldatud Eesti AIP osas ENR 5.2.

3.7 Ajutiselt eraldatud ala– TSA

Ajutiselt eraldatud ala on piiritletud ala kontrollitud ja/või mittekontrollitud õhuruumis, mis on kindlaksmääratud ametkonnale ajutiselt eraldatud eksklusiivseks kasutuseks ning millest muul lennuliiklusel läbi lennata pole lubatud. TSA-alasid saab moodustada nii militaar- kui ka tsiviillennunduse vajadusteks. TSA-de kirjeldus on avaldatud Eesti AIP osas ENR 5.2.

3.8 Riigipiiri ülene ala – CBA

Riigipiiri ülene ala on kahe või enama riigi piire ületav TSA või TRA. CBA-le kohaldatakse õhuruumi paindliku kasutamise meetodeid. CBA-de kirjeldus on avaldatud Eesti AIP osas ENR 5.2.

3.9 Keeluala – P

Keeluala on piiritletud õhuruum riigi maa-ala või territoriaalvete kohal, kus õhusõidukite lendamine on keelatud. Keelualadele ei kohaldata õhuruumi paindliku kasutamise meetodeid. Keelualade kirjeldus on avaldatud Eesti AIP osas ENR 5.1.

3.10 Piiranguala – R

Piiranguala on piiritletud õhuruum riigi maa-ala või territoriaalvete kohal, kus õhusõidukite lendamine on piiratud eritingimustega. Piirangualadele ei kohaldata õhuruumi paindliku kasutamise meetodeid. Piirangualade kirjeldus on avaldatud Eesti AIP ENR osas 5.1.

3.11 Ohuala – D

Ohuala on kindlate piiridega määratletud õhuruum, milles võib toimuda õhusõidukitele ohtlikke tegevusi. Ohualade loomist eeldavateks tegevusteks on näiteks militaarlennutegevus, langevarjuhüpped, laskmine, ettearvamatute manöövritega lennutegevus või muud lendavatele õhusõidukitele ohtlikud tegevused. Ohualadele võidakse rakendada õhuruumi paindliku kasutamise meetodeid. Alaliste D-alade ning nende aktiveerimise protseduuri kirjeldus on avaldatud Eesti AIP osas ENR 5.1.

3.12 Purilennualad - G

Alalised G-alad on kirjeldatud Eesti AIP ENR osas 5.5. G-aladel võidakse rakendada õhuruumi paindliku kasutamise meetodeid sarnaselt D aladele.

3.13 Madallennualad

Madallennuala on piiritletud ala mittekontrollitud õhuruumis kõrgusvahemikus 500 kuni 2000 jalga AGL, kus militaarõhusõidukitel on lubatud sooritada lende kiirusel enam kui 250 sõlme IAS (maksimaalseks lubatud kiiruseks on Mach 0,9, kuid mitte kiiremini kui 550 sõlme IAS). Madallennualade kasutamispetseduur on avaldatud Eesti AIP osas ENR 5.2

3.14 Ajutised õhuruumi piirangud

Lisaks alalistele õhuruumi piirangutele võivad tunnustatud operaatorid taotleda eraldi kindlaksmääratud tegevuseks ajutisi õhuruumi piiranguid. Ajutiste õhuruumi piirangute kehtestamise on HLAPB delegeerinud Lennuametile, kes otsuse langetamisel kooskõlastab ajutised piirangud AMC ja teiste asjassepuutuvate operaatoritega.

Õhuruumi paindliku kasutamise põhimõtteid ja piirkondadele rakendatavaid reegleid järgitakse ajutiste piirkondade puhul samal viisil nagu alalistes piirkondades. Ajutiste õhuruumistruktuuride moodustamisega seotud protsessid on kirjeldatud käesoleva dokumendi osas 6.

Ajutised õhuruumistruktuurid avaldatakse eeskätt AIP lisas. Kiireloomulistel juhtudel võidakse kasutada avaldamist NOTAM-teadetes.

3.15 ATS-marsruudid

ATS-marsruut on lennuliiklusteeninduse osutamisel liiklusvoo suunamiseks ettenähtud marsruut (lennutrass, nõustatav, kontrollitav või mittekontrollitav marsruut, saabumis- või väljumismarsruut jne). ATS-marsruut on määratud andmetega, mis sisaldavad ATS-marsruuditunnust, marsruuti määravaid olulisi punkte (teekonnapunkte), lennusuunda või -suundasid ning vahemaad nende punktide vahel, punktide ettekandekohustust ja ohutut lennukõrgust merepinnast, kui viimane on kehtestatud.

3.15.1 Alalised ATS-marsruudid

Alaline ATS-marsruut on ATS-marsruut, mis võimaldab lendude planeerimist ajaliste piiranguteta. Alalist ATS-marsruuti võidakse vajadusel sulgeda NOTAM-teate abil teatud ajaperioodiks. Alaline ATS-marsruut suletakse HLAPB otsuse alusel, kooskõlastatult AMC, FMP ja Lennuametiga. Tallinna lennuinfopiirkonna alaliste ATS-marsruutide kirjeldus on avaldatud Eesti AIP osas ENR 3.3.

3.15.2 CDR1-klassi ATS-marsruudid

CDR1-klassi marsruut on üldjuhul avatud tingimuslik ATS-marsruut, mis on suletud kindlates avaldatud ajavahemikes. CDR1-klassi ATS-marsruut võidakse sulgeda NOTAM-teate abil. Ajakohastatud informatsioon CDR1-klassi ATS-marsruudi sulgemisest avaldatakse õhuruumi kasutamise plaanis (AUP/UUP). Tallinna lennuinfopiirkonna CDR1-klassi marsruutide kirjeldus on avaldatud Eesti AIP osas ENR 3.3.

3.15.3 CDR2-klassi ATS-marsruudid

CDR2-klassi marsruut on üldjuhul suletud tingimuslik ATS-marsruut, mis on avatud kindlates avaldatud ajavahemikes. CDR2-klassi ATS-marsruudi saadavust reguleerib AMC ning ajakohastatud informatsioon CDR2-klassi ATS-marsruudi saadavusest avaldatakse õhuruumi

kasutamise plaanis/õhuruumi kasutamise ajakohastatud plaanis (AUP/UUP). Tallinna lennuinfopiirkonna CDR2-klassi marsruutide kirjeldus on avaldatud Eesti AIP osas ENR 3.3.

4 FUA-KONTSEPTSIOON: ÕHURUUMI PAINDLIKU KASUTAMISE PÕHIMÕTTED

Õhuruumi paindliku kasutuse kontseptsiooni kohaselt tuleb õhuruumi käsitleda ühtse tervikuna, mitte püsivalt militaar- ja tsiviilkasutajate vahel jagatuna. Õhuruumi tuleb kasutada igapäevase paindliku jaotuse alusel, õhuruumi kasutamist võib piirata vaid ajutiselt, vastavalt tegelikule kasutusvajadusele. Kontseptsiooni keskseks eesmärgiks on õhuruumi kasutamise tõhususe kasv nii tsiviil- kui militaarkasutajate lõikes. Lisaks eelnevale annab FUA kontseptsioon liikmesriikidele suunise õhuruumiblokid riigipiiride üleselt harmoniseerida.

Eeltoodud põhimõtete järgimise tulemusena on õhuruum üldine, igapäevaselt kasutajate vajadustele vastavalt jagatav ressurss, milles erinevat tüüpi lennundus on võimalikult ühtlustatud, vähendades vajadust õhuruumiosade eraldamise ja seeläbi vaid üht tüüpi kasutajatele eraldatud ligipääsude järele.

Õhuruumi paindliku korraldamise eelised avalduvad mitmeti: kasvab kulutõhusus lendude aja, distantssi ja kütuse optimeerimisest; suureneb läbilaskevõime ja vähenevad viivitused; tõhustub militaar- ja tsiviillennunduse eraldamise meetodika; laieneb koordineerimine samaaegselt toimuva tsiviil- ja militaarlennutegevuse vahel; suureneb militaarlennunduse spetsiifilistele vajadustele vastavate õhuruumipiirangute teostamise kooskõla tsiviillennundusega samal ajal kui kahaneb vajadus õhuruumiosadele ligipääsu piiramise vastu.

FUA määruse kohaselt jaotub õhuruumi paindliku kasutamise teostamine kolmele tasandile - strateegiline (tasand 1), eeltaktikaline (2) ja taktikaline (3), mis on kõik eraldiseisvad, ent tihedalt põimunud ning kooskõllaliselt ellu viidavate ülesannetega. Igale tasandile on määratletud oma pädevus ja funktsioonid ning iga tasand järgib kõrgema(te)l tasandi(te)l paika pandud reegleid ja suuniseid vastavalt käesolevas ASM-käsiraamatus sätestatule.

4.1 Õhuruumi korraldamise tasand 1 – strateegiline faas

Õhuruumi korraldamise tasandi 1 all mõeldakse riikliku õhuruumi korraldamise komisjoni (HLAPB) otsusel või heakskiidul toimuvaid tegevusi õhuruumi kasutajate vajaduste äratundmiseks, võimalike vastuolude lahendamiseks, õhuruumi paindlikuks struktureerimiseks ja hindamiseks. HLAPB peab oma tegevuses arvesse võtma kõikide õhuruumi kasutajate vajadusi, õigusaktidel põhinevaid ja keskkonnaga seotud nõudeid, naaberriikide õhuruumi ning riikliku julgeoleku ja riigikaitse nõudeid ning vajadusi. Tasandi 1 tegevused on planeeritud pikaajalistena, aastane töötsükkel on korraldatud septembrist juunini.

4.2 Õhuruumi korraldamise tasand 2 – eeltaktikaline faas

Õhuruumi korraldamise tasandi 2 all mõeldakse tunnustatud operaatorite ja AMC koostööd ning käsiraamatus kirjeldatud tegevusi õhuruumi kasutusplaani (AUP) koostamiseks

ajavahemikus tegevuste strateegilise planeerimise lõppemisest (s.o kuni nädal enne tegevuste algust) kuni tegevustele eelneva päevani (D-1). Eeltaktikalise faasi tulemiks on AMC poolt väljastatud AUP.

4.3 Õhuruumi korraldamise tasand 3 – taktikaline faas

Õhuruumi korraldamise tasandil 3 täidavad ja ajakohastavad AMC, ATS-üksused ja õhuruumi kasutajad õhuruumi korraldamise tasandil 2 koostatud õhuruumi kasutamise plaani. Tasandi 3 tegevused hõlmavad tegevuste toimumise päeval (D) 24 tunni jooksul taktikalises faasis õhuruumi kasutusplaani elluviimist ja vajadusel selle ajakohastatud versiooni (UUP) välja andmist.

5 AMC ORGANISATSIOONI STRUKTUUR

5.1 Üldist

AMC üksus on loodud Lennuliiklusteeninduse ASi juures ning vastutab õhuruumi kasutamisega seotud ASM- ja FUA-protseduuride praktilise teostamise eest.

5.2 Asjaosalised

AMC üksust juhib Lennuliiklusteeninduse AS poolt nimetatud AMC juht. AMC pädevusse kuuluvaid ASM tasandite 2 ja 3 ülesandeid (sh tunnustatud operaatoritelt reserveerimistaotluste kogumine, analüüsimine, koordineerimine, konfliktide lahendamine, NOTAMite ning AUP/UUP välja andmine) täidab planeeritud tegevuste elluviimisele eelneval (D-1) ja nende toimumise päeval (D) AMC spetsialist koostöös MIL AMC spetsialistiga. Lennuliiklusteeninduse ASis täidab AMC spetsialisti igapäevaseid tööülesandeid vahetuse vanem.

Lennuliiklusteeninduse AS ja Kaitsevägi korraldavad AMC personaliressursid nii, et AMC-le määratud ülesanded suudetakse täita.

6. ÕHURUUMI PAINDLIKU KASUTUSE STRATEEGILINE PLANEERIMINE

6.1 Riikliku õhuruumi korraldamise komisjoni (HLAPB) funktsioonid

HLAPB eesmärgiks on korraldada Eesti õhuruumi ohutut ja efektiivset kasutamist. Komisjon vastutab õhuruumi paindliku kasutamise kontseptsiooni järgiva õhuruumipoliitika loomise ning asjakohase riikliku seadusandluse vastu võtmise eest. Piiriüleste õhuruumistruktuuride kohta korraldab HLAPB riikidevaheliste koostöölepingute sõlmimise. FUA põhimõtete rakendamiseks korraldab HLAPB tsiviil- ja militaarametivõimude vahel raamlepingute sõlmimise ning kõigi osapoolte seas FUA põhimõtteid puudutavate terminite ja määratluste ühtlustamise.

Kontseptsiooni rakendamiseks tagab HLAPB paindlike õhuruumistruktuuride loomise võimalikult suures ulatuses seal, kus need on asjakohased. ASM eeltaktikalisel ja taktikalisel

tasandil toimuvaks igapäevaseks õhuruumi paindlikuks jaotamiseks tagab HLAPB prioriteedireeglite, läbirääkimiskorra, elluviimise protseduuride ja koordineerimisvahendite selge määratlemise ja rakendamise.

HLAPB ülesandeks on tagada kontroll ASM tasandite 2 ja 3 protseduuride ja tõhususe, õhuruumi piirangute eeltaotluste esitamise ning õhuruumi piirangute jaotamise läbirääkimisprotseduuride ja prioriteetide, kogu vajaliku lennuplaani- ja radariinfo operatiivse jagamise ja dünaamilise uuendamise ning tsiviil-militaar koordineerimise vahendite kasutamise üle. HLAPB vastutab selle eest, et riikliku õhuruumi struktuuri ja selle paindlikkuse hindamine toimub regulaarselt (vähemalt üks kord aastas).

6.2 Õhuruumi paindliku kasutamise planeerimine

Õhuruumi paindliku kasutamise eelduseks on tegevuste pikaajaline etteplaneerimine ühtlustatud ajakavas. Õhuruumi paindliku kasutamise strateegilise planeerimise aluseks on kõikide tunnustatud operaatorite poolt esitatud tegevusplaanide põhjal koostatud aastaplaan.

6.2.1 Aastaplaani koostamine

Hiljemalt 30. septembril saadavad tunnustatud operaatorid AMC-le omapoolsed plaanid õhuruumi kasutamiseks järgmisel kalendriaastal.

AMC edastab konsolideeritud taotluste paketi HLAPB-le hiljemalt 20 oktoobriks.

Hiljemalt 31. oktoobril edastab HLAPB kõigile tunnustatud operaatoritele ning AMCle kutse osaleda Aastaplaani Koosolekul.

Hiljemalt 30. novembril toimub aastaplaani koosolek, kus käsitletakse järgmise kalendriaasta olulisi sündmusi, mis võivad tingida õhuruumi kasutamise täiendavate piirangute kehtestamise. Selliste sündmuste toimumise ajakava, koordineerimisprotseduurid ning osapooled kinnitab igal üksikjuhtumil HLAPB ning määrab nende prioriteetsuse. Sündmuste planeerimisel tuleb olla valmis järgima AIRAC-protseduuridele vastavat AIS avaldamise protseduure ja ajakava.

Aastaplaani koosoleku tulemiks on õhuruumi kasutamise konsolideeritud aastaplaan. Tunnustatud operaatorid edastavad muudatused kinnitatud aastaplaani osas esimesel võimalusel AMC-le. AMC määrab muudatuste põhjal HLAPB täiendava koosoleku vajaduse. Kui HLAPB kokku kutsutakse, menetleb HLAPB aastaplaani vastavalt oma reglemendile.

Oluliste aastaplaaniväliste sündmuste korraldamiseks esitavad tunnustatud operaatorid taotluse AMCle, kes vastavalt vajadusele edastab taotluse HLAPBle. HLAPB menetleb informatsiooni vastavalt oma reglemendile.

6.2.2 Alade loomine, aktiveerimine ja deaktiveerimine

Kontrollitavas õhuruumis uute alade (TRA, TSA, P, R, D) loomise taotlus tuleb esitada AMCle vähemalt 90 päeva enne tegevuse algust.

Mittekontrollitavas õhuruumis uute alade (TSA, P, R, D) loomise taotlus tuleb esitada AMCle vähemalt 30 päeva enne tegevuse algust.

AMC annab taotlusele omapoolse hinnangu ning koordineerib/kooskõlastab antud alade kasutamise taotluse asjaomse ATS üksustega, Lennuametiga ning, juhul kui on vaja välja anda AIP SUP, AIS-osakonnaga. AMC-l ja Lennuametil on õigus iga taotlus suunata heakskiidu saamiseks HLAPB-le, sellisel juhul menetleb HLAPB seda vastavalt oma reglemendile. Kui taotlus on saanud AMC ja Lennuameti (ning vajadusel HLAPB) heakskiidu, kooskõlastavad ala taotleja, AMC ja Lennuamet (ning vajadusel HLAPB) omavahel alade kehtestamise tingimused ja koostööprotseduurid ning sõlmivad sellekohase koostöölepingu, mis peab olema kõikide osapoolte poolt allkirjastatud hiljemalt 14 päeva enne tegevuste algust. Alade kehtestamise kohta tuleb väljastada NOTAM-teade vähemalt 7 päeva enne tegevuse algust. Pärast NOTAM-teabe taotlusele Lennuameti allkirja saamist edastab AMC selle AIS-osakonnale avaldamiseks.

Kui alades toimuva tegevuse kohta tuleb väljastada NOTAM, peab operaator edastama AMC-le täidetud ning allkirjastatud NOTAM teate vormi hiljemalt 10 ööpäeva enne tegevuse alustamist, välja arvatud juhul kui tegevuse läbiviijaga ei ole teisiti kokku lepitud koostöölepingus või muul Lennuameti poolt tunnustatud viisil. Kui taotluses sisalduv informatsioon on puudulik või vigane, on AMC kohustatud taotlejalt küsima täiendavat informatsiooni. NOTAM teade peab olema avaldatud vähemalt 7 päeva enne ala kasutamist. Kohe kui aladesse planeeritud tegevus on tühistatud, aktiveerimine on edasi lükatud või tegevus on lõpetatud varem kui see oli märgitud NOTAM taotluses, peavad alasid taotlenud operaatorid sellest AMCd teavitama. Kui taotleja informeerib AMC-d aktiveerimise edasilükkamisest, edastab ta AMC-le uue arvestusliku aktiveerimise aja. Kui planeeritud üritus alades on tühistatud, varem lõpetatud või edasi lükatud, täidab AMC NOTAM taotluse vormi vastavalt laekunud informatsioonile ning edastab selle viivitamatult AIS osakonnale avaldamiseks. AMC võib loobuda NOTAM teate esitamisest, kui see ei ole ajaliselt otstarbekas.

7 AMC FUNKTSIOONID EELTAKTICALISEL TASANDIL

7.1 Üldist

AMC toimib eeltaktikalisel tasandil õhuruumi paindliku kasutamise riigisisese ja vajadusel ka rahvusvahelise koordineerimiskeskusena. Eeltaktikalises faasis kogub AMC kokku kõik tunnustatud operaatoritelt laekunud reserveerimistaotlused, analüüsib neid ja lahendab võimalikud konfliktid. Lisaks sellele vastab AMC täiendavatele päringutele Network Managerilt (NM), ACC/FMPlt või teistelt tunnustatud operaatoritelt ning reageerib olukordadele, mis

tekivad suuremahulistest ATS-marsruutide ebakõladest või ootamatutest sündmustest. AMC otsustab alade jaotuse ning koordineerib vajadusel naaber-AMCdega CDRide ühtlustatud lahtiolekuajad. Eelnevate tegevuste tulemusena väljastab AMC järgmise päeva AUP ning edastab selle naaber-AMCdele, tunnustatud operaatoritele ja NMile.

7.2 Õhuruumi kasutamise eeltaktikaline planeerimine

7.2.1 TSA/TRA/P-/R-/D-alade reserveerimistaotlused

Taotlusi alade reserveerimiseks saavad esitada õhuruumi kasutajad, kelleks on HLAPB poolt tunnustatud operaatorid.

Tunnustatud operaatorid planeerivad õhuruumi kasutamist ette võimalikult täpselt, et esitada AMCle õhuruumi kasutamise tegevuste elluviimisele eelneva päeva (D-1) kella 1200-ks (LMT) reserveerimistaotlused vajatava õhuruumi kasutamiseks ja eraldamiseks. Oma tegevusi planeerides arvestavad tunnustatud operaatorid sellega, et tegevuste elluviimisel on nad vastutavad õhuruumi kasutamise eest ainult otseses vastavuses AMC jaotusele.

Kui AMC aktsepteerib reserveerimistaotluse, antakse sellele reserveerimistaotlusele vastavatele TSA/TRA/D-aladele käesoleva dokumendi lisale 2 vastav eesõigus muude õhuruumistruktuuride ees.

MIL-AMC esindaja vaatab läbi ja vajadusel kooskõlastab Kaitseväge üksuste vahel TSA/TRA-alade kasutamisega seotud AMC-reserveerimistaotlused. AMC vaatab läbi ja kooskõlastab kõik AMC-reserveerimistaotlused ning püüab ühildada kõikide õhuruumi kasutajate vajadused.

Reserveerimistaotlusi võetakse vastu ka pärast kella 1200 LMT, kuid siis ei saa neile tagada eesõigust muude õhuruumistruktuuride ees.

7.2.2 CDR-marsruutide kasutatavuse taotlused

Tunnustatud operaatorid võivad planeeritud liiklusvoogudele, sektorikoormustele ning viivitustele tuginedes esitada taotlusi teatud CDR-trasside avamiseks. Sellised operaatorid on FMP-üksus ja NM. Kui operaator esitab taotluse CDR-trassi avamiseks, kontrollib AMC selle taotluse mõjusid planeeritud TSA/TRA/D-ala tegevusele ja püüab lahendada võimalikud vastuolud õhuruumi kasutamises koostöös kõikide mõju avaldavate asjaosalistega.

7.2.3 Kattuvad TSA/TRA/D-ala ja CDR taotlused

Vastuolud või kattuvused õhuruumi reserveerimistaotluste ja/või marsruuditaotluste vahel lahendab AMC koostöös asjassepuutuva(te) tunnustatud operaatori(te)ga vastavalt ASM tasandil 1 kehtestatud prioriteetidele ja läbirääkimiste protseduuridele. Õhuruumi paindliku kasutamise võimaldamiseks kõigile tunnustatud operaatoritele rakendab AMC konfliktide lahendamisel muuhulgas ajastuse ümbermuutmise, segregeerimise, operaatoritega piirangute kehtestamise osas uute läbirääkimiste pidamise vmt meetodeid.

7.2.4 AUP

Taotluste kogumise, koordineerimise, analüüsimise, läbirääkimise ja vastuolude lahendamise tulemusena otsustab AMC TSA/TRA/CBA/D-alade jaotuse ja CDR-trasside kasutatavuse ning koordineerib vajadusel naaber-AMCdega CDRide ühtlustatud lahtiolekuajad. Eelnevate tegevuste tulemusena väljastab AMC järgmiseks päevaks EUROCONTROLi poolt määratletud vormingus õhuruumi kasutamise plaani (AUP).

AUP avaldatakse esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui kell 1700ks LMT, 24H-pikkuse kestvusega avaldamisele järgneva päeva hommikul 0800st LMT ülejäämise päeva hommiku 0800ni LMT. AUP koostatakse *Local And sub-Regional Airspace management* (LARA) programmi abil.

7.2.5 UUP

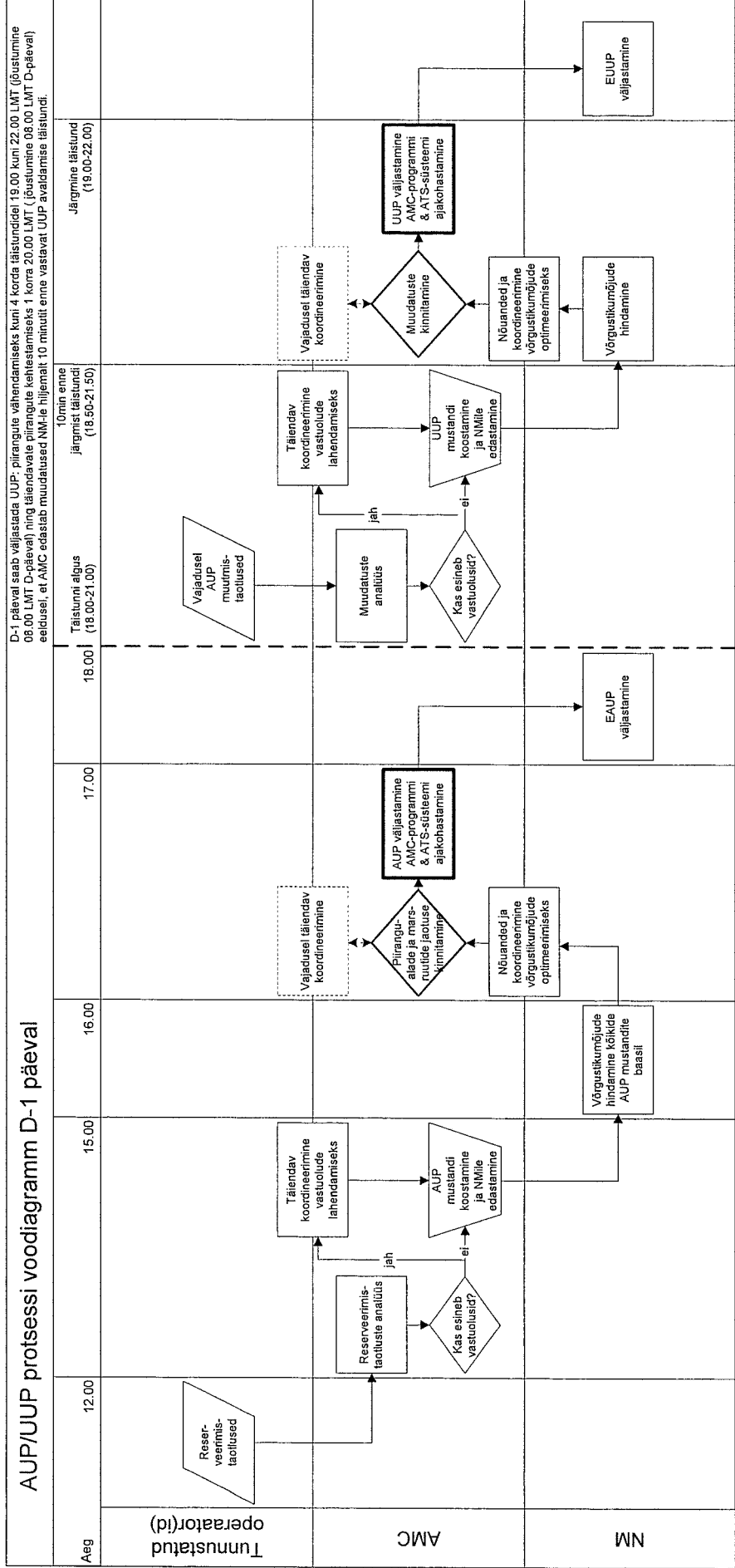
Kui pärast AUP väljastamist tekib vajadus selle muutmiseks, väljastab AMC õhuruumi kasutamise ajakohastatud plaani (UUP) ning edastab selle Network Managerile (NM). UUPga on üldjuhul võimalik muuta ka varasemalt väljastatud UUP-e.

Eeltaktikalises faasis (D-1) toimub UUP väljastamine piirangute vähendamiseks (reserveeringute vähendamine, CDR marsruutide avamine) kuni üks kord tunnis ajavahemikus 1900-2200 LMT (kuni 4 korda) ning taktikalises faasis (D) kuni üks kord tunnis ajavahemikus 0800-2200 LMT (kuni 14 korda). UUP-ga täiendavate piirangute kehtestamine on võimalik vaid kahel ajal vastavalt järgmisele tabelile:

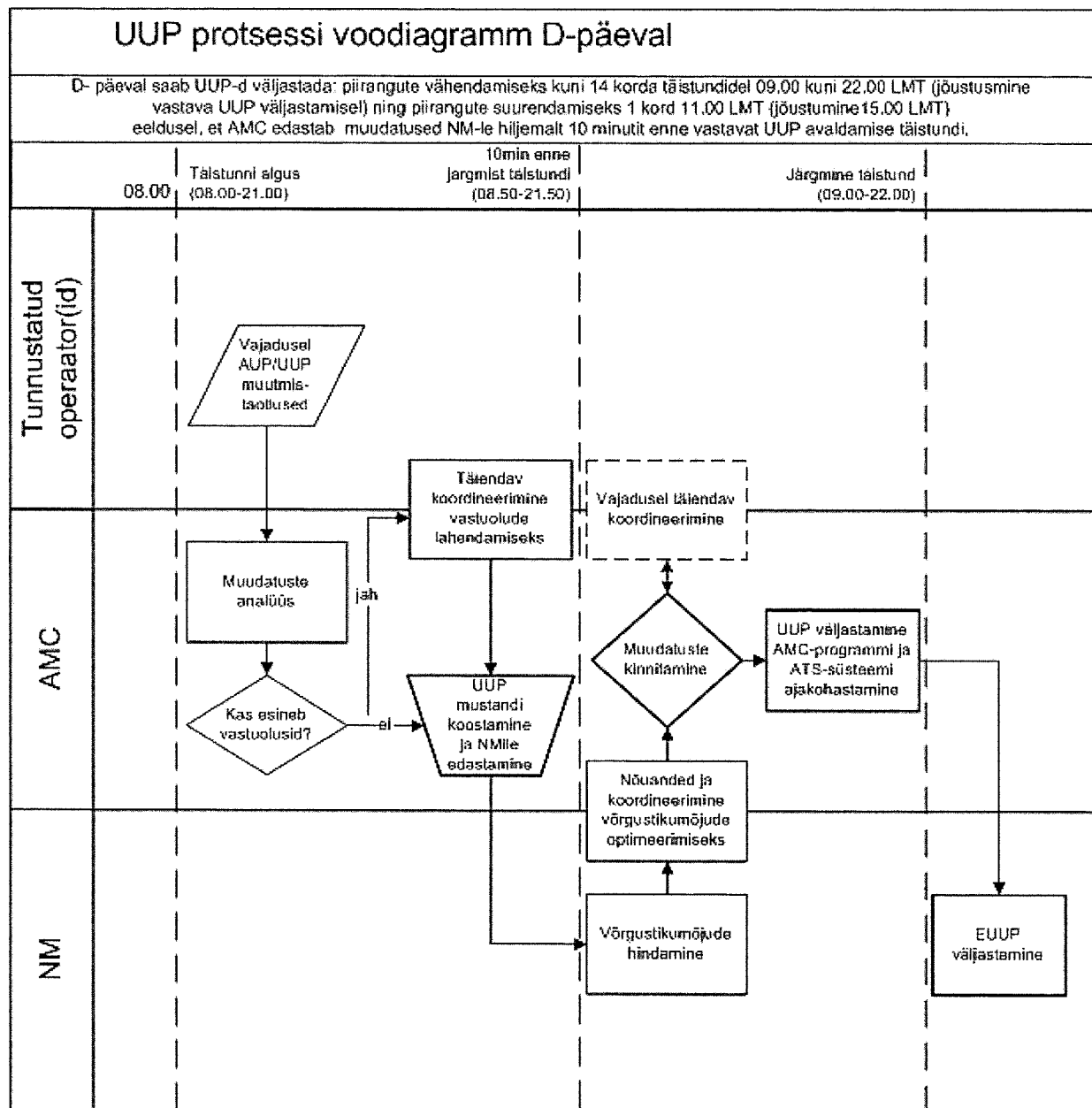
UUP-ga täiendavate piirangute kehtestamise ajakava		
D-1 päev	AMC edastab täiendavad piirangud NM-ile hiljemalt kell 1950 (LMT)	Täiendavad piirangud jõustuvad D-päeval kell 0800 (LMT)
D-päev	AMC edastab täiendavad piirangud NM-ile hiljemalt kell 1050 (LMT)	Täiendavad piirangud jõustuvad kell 1400 (LMT)

UUP koostatakse Local And sub-Regional Airspace management (LARA) programmi abil. AUP ja UUP väljastamisel järgitakse skeemidel 1 ja 2 kujutatud põhiprotsesse.

Skeem 1: AUP ja UUP väljastamise voodiagramm D-1 päeval



Skeem 2: UUP väljastamise voodiagramm D päeval



8 AMC FUNKTSIOONID TAKTIKALISEL TASANDIL

8.1 Üldist

Õhuruumi reserveerimine on ajutist laadi ja seda rakendatakse ainult piiratud ajavahemikes. Reserveerimine põhineb tegelikul kasutamisel. Kui õhuruumipiirangu järele lakkab vajadus, vastutab operaator selle tühistamise algatamise eest. Selleks edastab operaator vastava info AMCle ning koordineerib koos AMCga UUP väljaandmise. Õhuruum vabastatakse kohe, kui reserveerimist eeldanud tegevus lõpeb.

Taktikalisel faasis viib AMC osaliselt läbi tasandi 3 koordineerimisülesanded olukordades, kus AMC on selleks HLAPB poolt volitatud. Lisaks sellele otsustab AMC reaalajas CDR1-klassi marsruutide ajutise sulgemise, järgides selleks ASM tasandil 1 määratletud kriteeriume. CDR1-klassi marsruutide taktikalisele sulgemisele tuleb lisada teavitus vastava(te)s TSA(de)s/TRA(de)s ja/või AMC hallatava(te)s D ja R ala(de)s toimuvast tegevusest.

Taktikalisel faasis on AMC vastutav ka kehtiva AUP/UUP suhtes täiendavaid reserveeringuid või kehtiva õhuruumipiirangute tühistamisi sisaldava(te) UUP(de) väljaandmise eest (vastavalt p.-le 7.2.4). Lisaks sellele kogub ja analüüsib AMC tegevuste toimumise päeval tunnustatud operaatoritelt laekuvat operatiivset informatsiooni AUPs juba avaldatud alade reserveerimiste tühistamise kohta.

AMC taktikalisel faasis saab teha ka selliseid õhuruumi reserveerimisi, mida ei ole eelnevalt kooskõlastatud õhuruumi korraldamise tasandi 1 ja 2 protseduuride kohaselt. Sel juhul võib reserveerimistegevusega kaasneda piiranguid kas ala kõrguse, ala külgpiiride või reserveerimise algus- ja lõppaja suhtes. Muudatused reserveerimistaotluses tuleb viivitamatult kooskõlastada AMC-ga.

Kui tegelikku reserveerimisplaani ei aktiveerita 30 minuti jooksul plaanis teatatud algusajast või reserveerimisplaanis nõuetekohaselt tehtud muudatuse algusajast, loetakse see tühistatuks ja õhuruum vabastatakse teistele operaatoritele.

8.2 Õhuruumi dünaamiline korraldamine

Operatiivse AMC tegevuse eesmärgiks on õhuruumi dünaamiline korraldamine. Õhuruumi dünaamilise korraldamise all mõeldakse AMC eeldusi realiseerida õigusaktide ja HLAPB korraldustega kehtestatud õhuruumi efektiivse kasutamise põhimõtteid CDM-protsessi kohaselt diskrimineerimata erinevaid õhuruumi kasutajaid. AMC püüab ennetavalt tagada õhuruumi tasakaalustatud kasutamist jälgides liiklusprognoose ja õhuruumi kasutamise ajakohastatud plaani (UUP). Sel juhul saab AMC eraldada reserveerijale kasutamiseks ka selliseid reserveeritud alasid ja õhuruumistruktuure, mida eelteatega ei ole reserveeritud, juhul kui see võimaldab saavutada suuremat kasu võttes arvesse reserveerija tegevust ja liiklusvoolude sujuvust.

8.3 Operatiivne AMC

AMC ajakohstab õhuruumi kasutamise taktikalist plaani operatiivselt. Õhuruumi kasutajad teatavad AMC-le kõikidest teadaolevatest muudatustest planeeritud tegevuses. Reserveeritud õhuruum tuleb vabastada AMC-le kasutamiseks kohe pärast reserveerimisvajaduse lõppemist.

8.3.1 Reserveeringu aktiveerimine

Reserveeringu aktiveerimisteade tuleb tunnustatud operaatori poolt AMC-le esitada mitte varem kui 15 minutit enne reserveerimisvajaduse algust. AMC peab koostöös ATS-üksusega püüdma tagada seda, et asjaomane õhuruum on võimalik loovutada reserveeringut taotlevale operaatorile reserveeringu planeeritud algushetkel.

Õhuruumi kasutamise reserveeringu aktiveerimine eeldab seda, et AMC-l on kasutada kõik andmed reserveeringu kohta, sh reserveerimistegevuse juhi kontaktandmed.

Õhuruumi kasutamise reserveering aktiveeritakse AMC poolt, kes kontrollib üle reserveerija poolt teatatud andmed ja kooskõlastab reserveeringu seda asjaomaste ATS-üksustega. AMC teatab reserveeringut taotlenud operaatorile reserveeringu kehtimahakkamisest.

Kui ATS-üksus liiklussituatsioonist tulenevalt ei suuda tagada reserveeringut soovitud kujul (või kui reserveerimistaotlust ei ole esitatud õhuruumi korraldamise tasandi 1 ja 2 etteteatamispõhimõtete kohaselt), peab AMC kooskõlastama võimalikud õhuruumi reserveeringu piirangud õhuruumi reserveeriva operaatoriga. Operaatori poolt reserveeritav õhuruum püütakse tagada kohe, kui liiklussituatsioon lubab.

8.3.2 Reserveeringu muutmine

AMC püüab vaikimisi realiseerida õhuruumi kasutamise plaani, õhuruumi prioriteetsuse põhimõtete ja kokkulepitud koostööprotseduuride kohaselt.

Vastavalt sellele, mida punktis 8.2 on konstateeritud õhuruumi dünaamilise korraldamise mehhanismide kohta, võib AMC pärast kooskõlastamist tsiviil- ja militaarasutustega teha esialgses õhuruumi reserveerimise taotluses muudatusi.

Kui reserveeritud alal ei ole peatüki 7 kohaselt saadud eesõigustatud positsiooni muude asjaomaste õhuruumistruktuuride või -kasutajate ees, võib AMC – kui liiklussituatsioon seda nõuab – piirata väljastatud õhuruumi reserveeringut, kas omal algatusel või teenusepakkuja ettepanekul. Muudatused aktiivsetes õhuruumi reserveeringutes jõustuvad kohe pärast kooskõlastusprotseduure. AMC on kohustatud kooskõlastama muudatused kõikide instantsidega, kelle tegevus mõjutab õhuruumi reserveerimist.

Reserveeritud alal toimuva tegevuse hulka mittekuuluva lennuliikluse ohutuse tagamiseks võib ATS-üksus mõnedel juhtudel võtta ühendust otse õhuruumi reserveerinud operaatoriga ja

piirata tegevust reserveeritud alal. Sellise piirangu peab ATS-üksus edastama viivitamatult AMC-le muudatuste kooskõlastamiseks.

8.3.4 Reserveeringu tühistamine

Õhuruumi kasutaja tühistab aktiivse õhuruumi reserveeringu kohe, kui reserveerimisvajadus on lõppenud. Reserveering on tühistatud pärast kasutajalt saadud tühistamisteadet. AMC vastutab õhuruumi staatuse muutmise teatamise eest asjaosalistele nõuetekohaseid mehhanisme kasutades. Kui lennul olev õhusõiduk tühistab õhuruumi reserveerimise asjaomasele ATS-üksusele, kooskõlastab ATS-üksus selle AMC-ga.

8.4 Muudatused plaanipärasel tegevuses

AMC akstepteerib vaikimisi selliseid operatooride poolseid muudatusi tasandil 1 ja 2 kooskõlastatud tegevuses, mis ei põhjusta lisapiiranguid muule lennuliiklusele. Kui muutus aga mõjutab muud lennuliiklust, kaalub AMC nende teostatavust igal üksikjuhtumil eraldi. Kui lennul olev õhusõiduk esitab asjaomasele ATS-asutusele taotluse kehtiva õhuruumi reserveeringu muutmiseks, peab see asutus kooskõlastama taotluse AMC-ga.

8.5 Kattuvad või külgnevad õhuruumi reserveeringud

Kaitsejõudude tegevuse osas üksteisega kattuvad või külgnevad õhuruumi reserveeringud kooskõlastab ja vajadusel ühendab MIL-AMC esindaja. Kattuvatest või külgnevatest õhuruumi reserveeringutest teavitatakse õhuruumi kasutajaid.

8.6 Ette teatamata õhuruumi reserveeringud

Õhuruumi kasutajad võivad esitada AMC-le reserveerimistaotlusi AIP-s avaldatud, asjaomaseks tegevuseks sobivatele reserveeritud aladele (TSA/TRA/D/G-alad) ka ilma peatükis 7 kirjeldatud etteteatamisprotseduurita. AMC kooskõlastab reserveerimistaotluse ning hindab reserveerimistaotluse mõjusid muudele õhuruumistruktuuridele ja liiklusvoogudele.

9 ÕHURUUMI KASUTAMISE KONTROLL

9.1 Üldist

Õhuruumi kasutamise kontrolli reguleeritakse Euroopa Ühenduse tasandil. See eeldab mehhanisme õhuruumi struktuuridega seotud taotluste kontrollimiseks ning nende tegeliku kasutamisega seotud andmete arhiveerimiseks uurimise ja planeerimise eesmärgil.

9.2 Statistika ja aruandlus

Õhuruumi kasutamise statistikat teeb AMC igapäevaselt. Statistiliste andmete põhjal koostatakse regulaarselt aruandeid õhuruumi kasutamise kohta. AMC esitab aruande iga kuue kuu järel Lennuametile.

Õigusaktid nõuavad, et riik esitab Euroopa Komisjonile iga-aastase aruande õhuruumi kasutamisega kohta. Eestis vastutab selle aruandluse eest Lennuamet.

10 ASM-ÕHURUUMISTRUKTUURIDE STRATEEGILINE PLANEERIMINE

AMC osaleb vajadusel õhuruumistruktuuride strateegilises planeerimises. ASM-õhuruumistruktuuride osas järgitakse planeerimisel EUROCONTROLi dokumentidele „ASM Handbook“ ja „Airspace Planning Manual“ vastavaid kriteeriume.

11 KÄSIRAAMATU AJAKOHASTAMINE

Käsiraamat ajakohastatakse vajadusel Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi, Kaitseministeeriumi, Siseministeeriumi ning Lennuameti koostöös Lennuliiklusteeninduse ASi ja Õhuväega.

Muudatuste projektid tuleb esitada HLAPBle. Muudatuste tegemise vajalikkust kontrollitakse vähemalt kord kalendriaastas.

LISA 1. PRIORITEETSUSE JÄRJEKORD

Kattuvate õhuruumikomponentide prioriteeditabel sisaldab kõiki neid AIP-s avaldatud õhuruumikomponente, mida saab tunnustatud operaatoritele piiratud ajaks eraldada ja mis võivad seetõttu mõjutada kokkulangevate alade kasutamist.

Prioriteeditabeli tulbad on reastatud kahaneva prioriteetsuse järjekorras, kus I tulp sisaldab kõige prioriteetsemaid ning III tulp kõige madalama prioriteetsusega õhuruumikomponente. Kõik alad on reastatud II tulba vasakusse (sinise taustaga) äärde AIPs esinemise järjekorras.

Konkreetsed ala prioriteetsust loetakse tabelist ridapidi - leides selle ala II tulba vasakust (sinisest) osast ning vaadata sellega samas reas olevaid kattuvad õhuruumikomponente - I tulbas on sellest kõrgema prioriteediga ja III tulbas sellest madalama prioriteediga komponendid. II tulba parempoolne osa sisaldab vaadeldava alaga samaväärse prioriteetsusega komponente. II tulba militaarialade prioriteetsuse otsustab MIL AMC (MAM) igal korral eraldi. Hallide lahtritega reas olevad alal kattuvuud õhuruumikomponendid puuduvad.

NAM - *Non AMC-manageable area* (ala haldamist ei teosta AMC)

NAM - *AMC-manageable area* (ala haldamist teostab AMC)

I KÕRGEIMA PRIORITEEDIGA	II ALA	SAMAVÄÄRNE	III MADALAIMA PRIORITEEDIGA	
	D1	D17	G5	NAM*, D-7 NOTAM
	D2		EETU CTR	NAM, taktikaliselt
	D3	D4	G2	NAM, D-7 NOTAM
	D4	D3	G2	NAM, D-7 NOTAM
	D5			NAM, D-7 NOTAM
	D6		EETN TMA TSOON 6	NAM, D-7 NOTAM
	D7	W		NAM, D-7 NOTAM
	D8			NAM, D-7 NOTAM
	D9	S	G4	NAM, D-7 NOTAM
	D10		EETU TMA	NAM, D-7 NOTAM
	D11	S		NAM, D-7 NOTAM
	D12		EEPU FIZ	NAM, D-7 NOTAM
	D13	C		NAM, D-7 NOTAM
EE TSA1	D14	C	EETN TMA	NAM, D-7 NOTAM
EE TSA10	D16	D24	EETN TMA	NAM, D-7 NOTAM
EEEE INSTR.LÄHENEMISE ALAD	D17	W	ÄMARI	NAM, D-7 NOTAM
	D18	D1	G5	NAM, D-7 NOTAM
	D20		G2	NAM, D-7 NOTAM
	D23		EETN CTR	NAM, D-7 NOTAM
	D24		EETN TMA	NAM, D-7 NOTAM
EE TSA10	D24	D16 W	EETN TMA ÄMARI	NAM, D-7 NOTAM
	EE TSA1		EETN TMA D14 L870-RANVA-TLL P854-MOHNI-KOLEV	AMA**, eeltaktikaliselt
	TSA2	EE TSA4	L732-ASVAR-VALGA L738-SOKVA-TOMPA L977-NITSO-DOLAT M155-KOLEV-VALGA M612-PIVUN-DOLAT M854-OSKAV-GATVA M983-DOLAT-TUNSI M985-VALGA-TOMPA M994-VALGA-TITOV N609-NOTAR-EKLON P171-VALGA-EKLON P607-PIVUN-NOTAR P608-NOTAR-OSLEM P855-PILET-NOTAR Q77-DOLAT-KEMET Y95-OSLEM-VALGA Y96-DOLAT-ANAMA Y237-GATVA-TITOV	AMA, eeltaktikaliselt
	EE TSA4	TSA2	L732-ASVAR-VALGA L738-SOKVA-TOMPA M155-KOLEV-VALGA M854-OSKAV-GATVA M985-VALGA-TOMPA M994-VALGA-TITOV N609-NOTAR-EKLON P171-VALGA-EKLON P607-PIVUN-NOTAR P608-NOTAR-OSLEM P855-PILET-NOTAR Y95-OSLEM-VALGA Y237-GATVA-TITOV	AMA, eeltaktikaliselt
	EE TSA5		EETN TMA	AMA, eeltaktikaliselt
	EE TSA6		EETN TMA	AMA, eeltaktikaliselt
	EE TSA7		EETN TMA L734-NEBSI-TEVNA M92-VATOS-NEBSI P31-ARMUV-VATOS P607-NEBSI-TUTVA P608-ERMEX-OSTOT P739-VANON-PI-MEX Q11-LONSA-PI-MEX Q44-LONSA-NEREN Y97-TUTVA-OSTOT Y121-VATOS-PETOT	AMA, eeltaktikaliselt

	TSA8			AMA, eeltaktikaliselt
	EE TSA9			AMA, eeltaktikaliselt
EEEI INSTR.LÄHENEMISE ALAD	EE TSA10		D16 ÄMARI NW W	AMA, eeltaktikaliselt
EE TSA10 EEEI INSTR.LÄHENEMISE ALAD	NW		ÄMARI	NAM, D-1 NOTAM
EE TSA10 EEEI INSTR.LÄHENEMISE ALAD	W	D7 D16	G1 ÄMARI	NAM, D-1 NOTAM
	SW2			NAM, D-1 NOTAM
	C	D13 D14	G1 KUUSIKU NURMSI	NAM, D-1 NOTAM
	E		NURMSI G5	NAM, D-1 NOTAM
	S	D9 D11	NURMSI G4	NAM, D-1 NOTAM
	TSOON 1		EETU TMA	AMA, taktikaliselt
	TSOON 2		EETU TMA	AMA, taktikaliselt
	TSOON 3		EETN CTR	AMA, taktikaliselt
	TSOON 4		EETN CTR	AMA, taktikaliselt
	TSOON 5		EETN CTR	AMA, taktikaliselt
	TSOON 6			AMA, taktikaliselt
D6 W C	G1	KUUSIKU	EETN TMA	AMA, taktikaliselt
D3 D4 D18	G2			AMA, taktikaliselt
D9 S	G4		EETU TMA	AMA, taktikaliselt
D1 D17 E R1	G5	NARVA		AMA, taktikaliselt
C	KUUSIKU	G1	EETN TMA	AMA, taktikaliselt
EE TSA10 D16 NW W EEEI INSTR.LÄHENEMISE ALAD	ÄMARI		EETN TMA	AMA, taktikaliselt
R1	NARVA	G5		AMA, taktikaliselt
C E S	NURMSI		EETN TMA	AMA, taktikaliselt
	EEEI INSTRUMENTAAL- LÄHENEMISE ALAD		EETN TMA EE TSA10 D16 ÄMARI W NW	NAM, taktikaliselt

LISA 2. ASM-PROTSESSI OSALISTE KONTAKTANDMED

Õhuruumi korraldamise tasand 1

Gerli Rebane, gerli.rebane@mkm.ee tel. +372 625 6451

Õhuruumi korraldamise tasand 2

Lauri Jaakson, lauri.jaakson@eans.ee tel. +372 53467719

Reet Stamm, reet.stamm@mil.ee tel. +372 717 1639

Kristo Vallimäe, kristo.vallimae@ecaa.ee tel. +372 6103591

AMC, amc@eans.ee tel. +372 625 8254

Õhuruumi korraldamise tasand 3

AMC, amc@eans.ee tel. +372 625 8254

LISA 3. TUNNUSTATUD OPERAATORITE NIMEKIRI JA KONTAKTANDMED

TAOTLEJA	ALA
Tallinna Spordiklubi "Bekas"	G1, Kuusiku langevarjuhüppe ala
Tallinna Aeroklubi	G1, Kuusiku langevarjuhüppe ala
Eesti Langevarjuklubi	G1, Kuusiku langevarjuhüppe ala
Eesti Lennuklubi	G1, Kuusiku langevarjuhüppe ala
Eesti Esimene Aeronautikaklubi	G1, Kuusiku langevarjuhüppe ala
Laplaravia	G1, Kuusiku langevarjuhüppe ala
Ridali Lennuklubi	G2
MTÜ Viljandi Lennuklubi	G4
Narva Lennukeskus	G5, Narva langevarjuhüppe ala
MTÜ Asimuut	Tsoon 3, Tsoon 4, Tsoon 5
Pakker Avio, Tacmer Air	Tsoon 6, Tsoon 7, Tsoon 8
Kaitsevägi	D-alad, TSA-d, madallennualad

LISA 4. VABARIIGI VALITSUSE 28. VEEBRUARI 2008.a KORRALDUS NR 108 „ÕHURUUMI KASUTAMISE KOMISJONI MOODUSTAMINE“

Õhuruumi kasutamise komisjoni moodustamine [RTL 2009, 24, 307 - jõust. 05.03.2009]

Vastu võetud 28.02.2008 nr 108

RTL 2008, 20, 296

jõustumine 28.02.2008

Muudetud järgmiste korraldustega (kuupäev, number, avaldamine Riigi Teatajas, jõustumise aeg):

5.03.2009 nr 81 (RTL 2009, 24, 307) 5.03.2009

17.06.2010 nr 246 (RT III 2010, 27, 73) 17.06.2010

«Lennundusseaduse» § 7³ lõike 1 alusel:

Moodustada Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juurde tsiviil- ja riigikaitselistel lendudel Eesti õhuruumi kasutamise tagamiseks komisjon järgmises koosseisus:

Esimees

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna lennundustalituse juhataja

ja liikmed:

Kaitseministeeriumi kaitsevalmiduse ja operatsioonide osakonna juhataja asetäitja

Kaitseväe Õhuväe Staabi ülem

Lennuameti lennuliiklusteeninduse ja lennuväljade osakonna juhataja

Lennuameti peadirektor

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna

lennundustalituse ametnik

Siseministeeriumi migratsiooni- ja piirivalvepoliitika osakonna juhataja asetäitja

[RT III 2010, 27, 73 – jõust. 17.06.2010]

<https://www.riigiteataja.ee/akt/13332759>