

II

(Muut kuin lainsäätämisyksessä hyväksyttävät säädökset)

ASETUKSET

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 923/2012,

annettu 26 päivänä syyskuuta 2012,

yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 551/2004⁽¹⁾ ja erityisesti sen 4 artiklan a ja b alakohdan,

ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008⁽²⁾ (EASA-perusasetus), ja erityisesti sen 8 ja 8 b artiklan ja liitteen V b,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksen (EY) N:o 551/2004 ja asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti komission on vahvistettava täytäntöönpanosäännöt antaakseen lentosääntöjä koskevat asianmukaiset säännökset Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) standardien ja suositeltujen menettelytapojen perusteella ja yhdenmukaistaakseen ICAOn ilmatilaluokituksen soveltamisen, jotta voidaan varmistaa turvallisten ja tehokkaiden ilmaliikennepalvelujen tarjonnan saumattomuus yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa.
- (2) Eurocontrol on yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston ase-

tuksen (EY) N:o 549/2004⁽³⁾ 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti valtuutettu avustamaan komissiota sen laatiessa täytäntöönpanosääntöjä, joissa vahvistetaan lentosääntöjä koskevat asianmukaiset säännökset ICAOn standardien ja suositeltujen menettelytapojen perusteella ja yhdenmukaistetaan ICAOn ilmatilan luokituksen soveltaminen.

- (3) Asetuksen (EY) N:o 549/2004 1 artiklan 3 kohdan ja 13 artiklan ja asetuksen (EY) N:o 216/2008 2 artiklan mukaisesti yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan aloitteen pitäisi auttaa jäsenvaltioita täyttämään vuonna 1944 tehdystä, kansainvälistä siviili-ilmailua koskevasta Chicagon yleissopimuksesta, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', johtuvat velvoitteensa varmistamalla yhteisen ja yhdenmukaisen täytäntöönpanon.
- (4) Asetuksen (EY) N:o 551/2004 tavoitteena on tukea aiempaa yhtenäisemmän toiminnallisen ilmatilan periaatetta yhteisen liikennepolitiikan osana ja vahvistaa yhteiset suunnittelu- ja hallintamenettelyt siten, että samalla varmistetaan tehokas ja turvallinen ilmaliikenteen hallinta. Tämä tavoite on erityisen merkityksellinen pyrittäessä toiminnallisten ilmatilan lohkojen pikaiseen täytäntöönpanoon yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa.
- (5) Komission, Eurocontrolin ja ICAOn perustamassa sekatyöryhmässä kartoitettiin jäsenvaltioiden ilmoittamia kansallisia eroavuuksia, jotka liittyivät lentosääntöjä ja lennonvarmistuspalveluja koskeviin ICAOn standardeihin. Sekatyöryhmän työn tulokset tukevat tarvetta standardoida yhteiset säännöt ja eroavuudet yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten.
- (6) Jotta voidaan varmistaa turvallinen, tehokas ja sujuva kansainvälinen lentoliikenne ja tukea toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamista, kaikkien yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toimijoiden olisi noudatettava yhteisiä sääntöjä. Lisäksi yksi turvallisen rajat ylittävän toiminnan perusedellytyksistä on sellaisen avoimen sääntelyjärjestelmän luominen, jolla toimijoille voidaan taata

⁽¹⁾ EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁽²⁾ EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.

oikeusvarmuus ja ennakoitavuus. Tätä varten olisi vahvistettava standardoidut lentosäännöt ja lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevat operatiiviset säännökset, ja niitä olisi tarvittaessa täydennettävä ohjeaineistolla ja/tai hyväksyttävillä menetelmillä vaatimusten täyttämiseksi.

- (7) Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava ICAO:lle ainoastaan yhteisesti sovituista eurooppalaisista eroavuuksista unionin lainsäädännön kattamilla aloilla. Kyseiset eroavuudet olisi määritettävä, ja niitä olisi seurattava vakioimenettelyllä.
- (8) ICAOn standardeja täydentäviä lisäsäännöksiä antaneiden jäsenvaltioiden olisi jatkettava niiden soveltamista, kunnes ne korvataan asianmukaisilla unionin säännöksillä, jos kyseisten lisäsäännösten katsotaan olevan edelleen tarpeen ja edellyttäen, etteivät ne muodosta eroavuutta Chicagon yleissopimuksen nojalla tai voimassa olevaan unioniin lainsäädäntöön nähden.
- (9) Tämän asetuksen soveltaminen ei saisi rajoittaa Chicagon yleissopimuksen 12 artiklan ja erityisesti Chicagon yleissopimuksen liitteen 2 mukaisia jäsenvaltioiden velvollisuuksia ja oikeuksia aavan meren yläpuolella, Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen mukaisia jäsenvaltioiden ja unionin velvollisuuksia eikä kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen estämiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen mukaisia jäsenvaltioiden velvollisuuksia.
- (10) Puiteasetuksen (EY) N:o 549/2004 1 artiklan 2 kohdan mukaisesti yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen sääntelypuitteet eivät koske sotilasoperaatioita tai -koulutusta.
- (11) Tässä asetuksessa ei käsitellä nykyistä menettelyä ICAOn standardien ja suositeltujen menettelytapojen muuttamiseksi Chicagon yleissopimuksen puitteissa.
- (12) EASAn toimivallan laajentaminen kattamaan myös ilmailukenteen hallinnan turvallisuuden edellyttää asetusten (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 216/2008 täytäntöönpanosääntöjen yhdenmukaista kehittämistä.
- (13) Jotta varmistettaisiin yhdenmukaisuus tässä asetuksessa esitettyjen Chicagon yleissopimuksen liitteen 2 määräysten ja seuraaviin työvaiheisiin sisältyvien, muista Chicagon yleissopimuksen liitteistä johtuvien määräysten saattamisessa osaksi unionin lainsäädäntöä sekä tulevien

unionin sääntöjen täytäntöönpanossa, alkuperäisiä määräyksiä olisi tarvittaessa tarkasteltava uudelleen.

- (14) Unionin muuhun lainsäädäntöön olisi tarvittaessa päivitettävä viittaukset tähän asetukseen,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

- Tämän asetuksen tavoitteena on vahvistaa yhteiset lentosäännöt sekä lennonvarmistuspalvelua ja -menetelmiä koskevat operatiiviset säännökset, joita sovelletaan asetuksen (EY) N:o 551/2004 soveltamisalaan kuuluvaan yleiseen ilmailukentteeseen.
- Tätä asetusta sovelletaan erityisesti yleistä ilmailukennettä harjoittaviin ilmatilan käyttäjiin ja ilma-aluksiin,
 - joita liikennöivät unioniin, unionissa tai unionista;
 - joilla on jonkin unionin jäsenvaltion kansallisuus- ja rekisteritunnukset ja jotka liikennöivät missä tahansa ilmatilassa, siltä osin kuin nämä säännöt eivät ole ristiriidassa sen maan julkaisemien sääntöjen kanssa, jonka lainkäyttövaltaan ylilennettävä alue kuuluu.
 - Tätä asetusta sovelletaan myös jäsenvaltioiden toimivaltaihin viranomaisiin, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin ja ilmalusten toiminnan parissa työskentelevään maahenkilöstöön.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 'tarkkuudella' sitä, miten hyvin arvioitu tai mitattu arvo vastaa todellista arvoa;
- 'ADS-C-järjestelyllä' ilmoitussuunnitelmaa, jolla määrätään ADS-C-tietojen ilmoitusehdot (ilmaliikennepalveluyksikön vaatimat tiedot ja ADS-C-ilmoitusten toistuvuus, joista on sovittava ennen ADS-C:n käyttöä ilmailuliikennepalvelun tarjonnassa);
- 'neuvontailmatilalla' rajoiltaan määrättyä ilmatilaa tai määriteltyä reittiä, jolla on saatavissa ilmailukenteen neuvontapalvelua;
- 'neuvontareitillä' määriteltyä reittiä, jolla on saatavissa ilmailukenteen neuvontapalvelua;

5. 'taitolennolla' ilma-aluksella tarkoituksellisesti suoritettavia lentoliikkeitä, joihin liittyy nopeita muutoksia sen lentoasennossa, poikkeuksellisia lentoasentoja tai poikkeuksellisia nopeuden vaihteluita, joita ei tarvita normaalissa lennossa tai muihin lupakirjoihin tai kelpuutuksiin kuin taitolentokelpuutukseen tähtäävässä koulutuksessa;
6. 'lentopaikalla' määriteltyä aluetta (mukaan lukien kaikki rakennukset, laitteet ja varusteet), joka sijaitsee maassa tai vedessä taikka kiinteässä tai merellä olevassa kiinteässä tai kelluvassa rakennelmassa ja jota on tarkoitus käyttää kokonaan tai osittain ilma-alusten saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten;
7. 'lähilennonjohtopalvelulla' lennonjohtopalvelua lähiliikennettä varten;
8. 'lähilennonjohdolla' yksikköä, joka on perustettu antamaan lennonjohtopalvelua lähiliikenteelle;
9. 'lähiliikenteellä' kaikkea liikennettä lentopaikan liikennealueella ja kaikkia lentopaikan läheisyydessä lentäviä ilma-aluksia. Lentopaikan läheisyydessä liikennöiviin ilma-aluksiin kuuluvat laskukierrokseen saapumassa ja siitä poistumassa olevat ilma-alukset, näihin kuitenkin rajoittumatta;
10. 'laskukierroksella' määrättyä kuviota, jonka muotoista lentorataa ilma-aluksen on noudatettava lentopaikan läheisyydessä;
11. 'lähiliikennevyöhykkeellä' rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, joka on perustettu lentopaikan ympärille lähiliikenteen suojaamiseksi;
12. 'lentotyöllä' ilma-aluksen toimintaa, jossa ilma-alusta käytetään erikoistehtäviin, kuten maatalouslentoihin, rakennustoimintaan, ilmakehäväläntöihin, kartoitukseen, tähtäykseen, partiointiin, etsintä- ja pelastustoimintaan, mainoshinaukseen ja muihin vastaaviin tarkoituksiin;
13. 'ilmailukäsikirjalla (AIP)' valtion tai sen valtuuttaman julkaisemaa käsikirjaa, joka sisältää ilmaliikenteelle tärkeitä pysyväisluonteisia tietoja;
14. 'siirtyvällä ilmailuviestipalvelulla' ilma-aluksissa olevien asemien ja ilmailun viestiasemien välistä tai ilma-aluksissa olevien asemien välistä radioliikennepalvelua, johon voivat osallistua myös pelastuslautta-asemat; palveluun voivat osallistua myös hätäpaikannusmajakat määrättyillä hätätaajuuksilla;
15. 'ilmailuasemalla' siirtyvän ilmailuviestipalvelun kiinteää asemaa. Ilmailuasema voi joissain tapauksissa sijaita esimerkiksi aluksella tai merellä olevalla lautalla;
16. 'lentokoneella' moottorin voimalla kulkevaa ilmaa raskaampaa ilma-alusta, joka saa pääasiallisen nostovoimansa kunkin lentotilan aikana kiinteinä pysyviin ilma-aluksen pintoihin vaikuttavista aerodynaamisista reaktioista;
17. 'yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoittavalla järjestelmällä (ACAS)' toisiotutkavastaimen (SSR-transponderin) vastausmerkinantoja hyödyntävää maassa olevista laitteista riippumatonta ilma-aluksen järjestelmää, jonka tarkoituksena on ilmoittaa ohjaajalle vaarasta törmätä yhteen toisiotutkavastaimella varustetun ilma-aluksen kanssa tai antaa toimintaohjeita törmäyksen välttämiseksi;
18. 'ilma-aluksella' laitetta, joka voi saada ilmakehässä nostovoimaa ilman reaktioista, lukuun ottamatta ilman reaktioita maan tai veden pintaa vastaan;
19. 'ilma-aluksen osoitetunnuksella' ainutkertaista 24-bitin yhdistelmää, joka voidaan osoittaa ilma-alukselle ilma-aluksen ja maa-aseman välistä viestintää, navigointia ja valvontaa varten;
20. 'ilma-aluksen havainnolla' lennolla olevalta ilma-alukselta saatua arviota yhdestä tai useammasta säätieteellisestä seikasta;
21. 'AIRMET-tiedolla' säävalvonta-aseman antamaa tietoa tietystä reitillä esiintyvistä tai odotettavissa olevasta sääilmiöstä, joka saattaa vaikuttaa ilma-alusten turvallisuuteen ilmatilan alaosassa ja josta ei ole vielä ilmoitettu lennoille ilmatilan alaosassa kyseisellä lentotiedotusalueella tai sen osassa annetussa ennusteessa;
22. 'ilma-aluksen ja maa-aseman välisellä viestinnällä' ilma-aluksen ja maan pinnalla olevien asemien tai paikkojen välistä kaksisuuntaista viestintää;
23. 'ilma-aluksen ja maa-aseman välisen radioliikenteen valvonta-asemalla' ilmailuviestipalveluasemaa, jolla on pääasiallinen vastuu ilma-alusten toimintaan ja valvontaan tietyllä alueella liittyvien viestiyhteyksien hoitamisesta;
24. 'ilma-aluksen antamalla ilmoituksella' ilma-aluksesta lennon aikana annettua ilmoitusta, joka on laadittu paikkailmoituksia sekä lentotoiminta- ja/tai sääilmoituksia koskevien vaatimusten mukaisesti;
25. 'ilmarullauksella' helikopterin tai muun pystysuoraan lentoon lähtevän ja laskevan ilma-aluksen liikkumista lentopaikan pinnan yläpuolella, tavallisesti korkeudella, jolla on havaittavissa maavaikutus, ja tavallisesti pienemmällä maanopeudella kuin 37 kilometriä tunnissa (20 solmua);
26. 'ilmaliikenteellä' kaikkia lentäviä tai lentopaikan liikennealueella liikkuvia ilma-aluksia;
27. 'ilmaliikenteen neuvontapalvelulla' palvelua, jota annetaan neuvontailmatilassa varmistamaan porrastus IFR-lentosuunnitelman mukaan lentävien ilma-alusten välillä siinä määrin kuin se on käytännöllistä;

28. 'lennonjohtoselvityksellä' ilma-alukselle annettua lupaa liikkua lennonjohtoyksikön täsmentämin ehdoin;
29. 'lennonjohdon ohjeilla' ohjeita, joita lennonjohto antaa vaatiessaan ilma-aluksen ohjaajaa toimimaan tietyllä tavalla;
30. 'lennonjohtopalvelulla' palvelua, jota tarjotaan seuraavia tarkoituksia varten:
- a) törmäysten välttämiseksi
- 1) ilma-alusten välillä; ja
- 2) lentopaikan liikennealueella olevien ilma-alusten ja esteiden välillä; ja
- b) ilmaliikennevirtojen sujuvuuden edistämiseksi ja ylläpitämiseksi;
31. 'lennonjohtoyksiköllä' tapauksesta riippuen aluelennonjohtokeskusta, lähestymislennonjohtoyksikköä tai lähilennonjohtoa tarkoittavaa yleisnimitystä;
32. 'ilmaliikennepalvelulla (ATS)' tapauksesta riippuen lentotiedotus-, hälytys-, ilmaliikenteen neuvonta- tai lennonjohtopalvelua (alue-, lähestymis- tai lähilennonjohtopalvelu) tarkoitettavaa yleisnimitystä;
33. 'ilmaliikennepalveluilmatiloilla' rajoiltaan määrättyjä kirjaintunnuksin osoitettuja ilmatiloja, joissa voidaan suorittaa tietyn tyyppisiä lentoja ja joissa annettavat ilmaliikennepalvelut ja noudatettavat toimintasäännöt on määrätty;
34. 'ilmaliikennepalvelutoimistolla' yksikköä, joka on perustettu vastaanottamaan ilmaliikennepalvelua koskevia ilmoituksia sekä ennen lento-ohjelmia esitettyjä lentosuunnitelmia;
35. 'ilmaliikennepalveluyksiköllä' tapauksesta riippuen lennonjohtoyksikköä, lentotiedotuskeskusta, lentopaikan lentotiedotuspalveluyksikköä tai ilmaliikennepalvelutoimistoa tarkoittavaa yleisnimitystä;
36. 'lentoväylällä' käytävän muotoiseksi perustettua lennonjohtoaluetta tai sen osaa;
37. 'hälytyspalvelulla' palvelua, jonka tarkoituksena on ilmoittaa asianmukaisille organisaatioille etsintä- ja pelastustarpeessa olevista ilma-aluksista ja auttaa näitä organisaatioita tarpeen mukaan;
38. 'varalentopaikalla' lentopaikkaa, jonne ilma-alus voi lentää, kun lennon jatkaminen tai lasku aiottu laskupaikalle ei enää ole mahdollista tai suositeltavaa. Varalentopaikkoihin kuuluvat seuraavat:
- a) 'lähtövaralentopaikalla' tarkoitetaan varalentopaikkaa, jonne ilma-alus voi laskea, jos se on välttämätöntä pian lento-ohjelmien jälkeen ja jos lähtö-ohjelmien käyttäminen ei ole mahdollista;
- b) 'reittivaralentopaikalla' tarkoitetaan lentopaikkaa, jolle ilma-alus voi laskea jouduttuaan reitillä poikkeus- tai hätätilanteeseen;
- c) 'ETOPS-reittivaralentopaikalla' tarkoitetaan sopivaa ja tarkoituksenmukaista varalentopaikkaa, jolle lentokone voi ETOPS-toiminnassa laskea, kun moottori on pysähtynyt reitillä tai on jouduttu lennon tällä osuudella muunlaiseen poikkeus- tai hätätilanteeseen;
- d) 'määrävaralentopaikalla' tarkoitetaan varalentopaikkaa, jolle ilma-alus voi jatkaa lentoaan, kun lasku aiottu laskupaikalle ei ole mahdollinen tai suositeltava;
39. 'korkeudella merenpinnasta' pinnan, pisteen tai pisteeksi katsottavan kohteen pystysuoraa etäisyyttä keskimääräisestä merenpinnasta (MSL);
40. 'lähestymislennonjohtopalvelulla' lennonjohtopalvelua saapuvia ja lähteviä johdettuja lentoja varten;
41. 'lähestymislennonjohtolla' yksikköä, joka on perustettu antamaan lennonjohtopalvelua yhdelle tai useammalle lentopaikalle saapuville tai yhdeltä tai useammalta lentopaikalta lähteville johdetuille lennoille;
42. 'asematasolla' määriteltyä aluetta, joka on tarkoitettu ilma-aluksille matkustajien, postin ja rahdin lastausta tai purkamista tai ilma-alusten tankkausta, paikoitusta tai huoltoa varten;
43. 'aluelennonjohtokeskuksella (ACC)' yksikköä, joka on perustettu antamaan lennonjohtopalvelua johdetuille lennoille sen toimivaltaan kuuluvilla lennonjohtoalueilla;
44. 'aluelennonjohtopalvelulla' lennonjohtopalvelua johdetuille lennoille lennonjohtoalueilla;
45. 'aluesuunnistuksella (RNAV)' suunnistusmenetelmää, jonka avulla lentotoiminta on mahdollista halutulla lentoradalla maa- tai satelliittiasemiin perustuvan navigointilaitteen toiminta-alueella tai ilma-aluksen itsenäisen navigointijärjestelmän toimintarajojen sisällä tai näitä kumpaakin hyödyntäen;
46. 'ATS-reitillä' määriteltyä reittiä, jonka tarkoituksena on liikennevirran ohjaaminen tarvittavien ilmaliikennepalvelujen antamiseksi;

47. 'automaattiikkaan perustuvan valvonnan lähetyksillä (ADS-B)' keinoa, jolla ilma-alus, maa-ajoneuvot ja muut kohteet voivat tiedonsiirtoyhteyden kautta automaattisesti lähettää ja/tai vastaanottaa tietoja, kuten tunnuksensa, sijaintinsa ja muita tarvittavia tietoja;
48. 'automaattiikkaan perustuvan valvonnan toimintaehdoilla (ADS-C)' keinoa, jolla tiedot ADS-C-järjestelyn ehdoista vaihdetaan maajärjestelmän ja ilma-aluksen välillä datamuodossa, ja täsmennetään, missä tilanteissa ADS-C-ilmoituksia on annettava ja mitä tietoa niiden on sisällettävä;
49. 'lähestymisalueen automaattisella tiedotuspalvelulla (ATIS)' ajankohtaisten rutiinitietojen antamista saapuville ja lähteville ilma-aluksille automaattisesti 24 tunnin ajan tai tietynä vuorokauden aikana:
- a) 'datamuodossa lähetetyllä lähestymisalueen automaattisella tiedotuspalvelulla' (D-ATIS) ATIS-tietojen lähettämistä datamuodossa;
- b) 'puhemuodossa lähetetyllä lähestymisalueen automaattisella tiedotuspalvelulla' (puhe-ATIS) ATIS-tietojen jatkuvaa ja toistuvaa lähettämistä puhemuodossa;
50. 'pilvikorkeudella' 6 000 metrin (20 000 jalan) korkeuden alapuolella olevan alimman, enemmän kuin puoli taivasta peittävän pilvikerroksen alarajan pystysuoraa etäisyyttä maasta tai vedestä;
51. 'vaihtokohdalla' kohtaa, jossa VHF-monisuuntamajakoiden avulla määritetyllä ATS-reitin osalla lentävän ilma-aluksen odotetaan vaihtavan ensisijaiseksi suuntalähteekseen takana olevan laitteen tilalle seuraavana edessä olevan laitteen;
52. 'selvitysrajalla' paikkaa, johon asti ilma-alukselle on annettu lennonjohtoselvitys;
53. 'lentotoiminnan kannalta merkittävällä pilvellä' pilveä, jonka alaraja on alle 1 500 metrin (5 000 jalan) korkeudessa tai suurimman minimisektorikorkeuden alapuolella sen mukaan, kumpi näistä on suurempi, taikka cumulonimbus-pilveä tai tornimaista cumuluspilveä millä tahansa korkeudella;
54. 'koodilla (SSR-koodi)' toisiotutkavastaimen lähettämälle tietyllä A- tai C-moodia käyttävälle monipulssi-vastausmerkille määrättyä numeroa;
55. 'toimivaltaisella viranomaisella' viranomaista, jonka jäsenvaltio on nimennyt toimivaltaiseksi huolehtimaan tämän asetuksen vaatimusten noudattamisesta;
56. 'lennonjohtoalueella' valvottua ilmatilaa maanpinnan yläpuolella olevasta määräk korkeudesta ylöspäin;
57. 'valvotulla lentopaikalla' lentopaikkaa, jolla annetaan lennonjohtopalvelua lähiliikenteelle riippumatta siitä, onko lentopaikalla lähialue;
58. 'valvotulla ilmatilalla' rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa annetaan lennonjohtopalvelua ilmatilaluokituksen mukaisesti;
59. 'johdetulla lennolla' lennonjohtoselvityksen alaista lentoa;
60. 'lennonjohtajan ja ohjaajan tiedonsiirtoyhteyksillä (CPDLC)' lennonjohtajan ja ohjaajan välisen yhteydenpidon menetelmää, jossa viestintään käytetään tiedonsiirtoa;
61. 'lähialueella' valvottua ilmatilaa, joka ulottuu maanpinnalta tiettyyn ylärajaan asti;
62. 'matkanousulla' lentokoneen noudattamaa matkalentotekniikkaa, jota noudatettaessa lentokorkeus lisääntyy sitä mukaa kun lentokoneen massa pienenee;
63. 'matkalentokorkeudella' lentokorkeutta, jolla merkittävä osa lennosta suoritetaan;
64. 'voimassa olevalla lentosuunnitelmalla (CPL)' lentosuunnitelmaa lennonjohtoselvitysten mahdollisesti aiheuttamaine muutoksineen;
65. 'vaara-alueella' rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa voi määräaikoina tapahtua lennolla oleville ilma-aluksille vaarallista toimintaa;
66. 'tiedonsiirtoyhteyksillä' yhteydenpitotapaa, jossa viestintään käytetään tiedonsiirtoa;
67. 'vertailutasolla' määrää tai määrien joukkoa, joka voi toimia viitteenä tai perustana muiden määrien laskennalle;
68. 'ennakkoselvityksellä' ilma-alukselle annettua selvitystä, jonka on antanut muu lennonjohtoyksikkö kuin se, jonka johdettavana ilma-alus kyseisellä hetkellä on;
69. 'arvioidulla lentoajalla' arvioitua aikaa, joka tarvitaan pääsemiseksi yhdestä merkitsevästä pisteestä toiseen;
70. 'arvioidulla liikkeellelähtöajalla' arvioitua aikaa, jolloin ilma-alus aloittaa lähtöön liittyvän liikkumisen;

71. 'arvioidulla saapumisajalla' IFR-lennoilla aikaa, jolloin ilma-aluksen arvioidaan saapuvan siihen suunnistuslaitteiden avulla määriteltyyn nimettyyn kohtaan, josta mittarilähestymismenetelmä on tarkoitettu aloitettavaksi, tai, jos lentopaikalla ei ole suunnistuslaitteita, aikaa, jolloin ilma-alus saapuu lentopaikan yläpuolelle; VFR-lennoilla aikaa, jolloin ilma-aluksen arvioidaan saapuvan lentopaikan yläpuolelle;
72. 'lasketulla lähestymisajalla' aikaa, jolloin lennonjohto arvioi saapuvan ilma-aluksen jättävän viivytyksen jälkeen odotusrastin suorittaakseen lähestymisen loppuun laskua varten. Todellinen odotusrastin jättöaika riippuu lähestymisselvityksestä;
73. 'esitetyllä lentosuunnitelmalla (FPL)' lentosuunnitelmaa ilman myöhempiä muutoksia sellaisena kuin ohjaaja tai nimetty edustaja on sen esittänyt ATS-elimelle;
74. 'ohjaamomiehistön jäsenellä' miehistön jäsentä, jolla on lupakirja ja joka suorittaa lennon edellyttämiä ilma-aluksen käyttämiseen olennaisesti kuuluvia tehtäviä lentotyöjakson aikana;
75. 'lentotiedotuskeskuksella' yksikköä, joka on perustettu antamaan lentotiedotus- ja hälytyspalvelua;
76. 'lentotiedotusalueella' rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa annetaan lentotiedotus- ja hälytyspalvelua;
77. 'lentotiedotuspalvelulla' palvelua, jonka tarkoituksena on antaa lentojen turvallista ja tehokasta suorittamista varten hyödyllisiä neuvoja ja tietoja;
78. 'lentopinnalla' ilmakehän vakiopainepintaa, joka on määritelty ilmanpaineen arvoksi 1 013,2 hehtopascalia (hPa) suhteen ja eroteltu muista tällaisista pinnoista tietyin paineeroin;
79. 'lentosuunnitelmalla' ilma-aluksen aiotusta lennosta tai lennon osasta ATS-elimelle annettua eriteltyä ilmoitusta;
80. 'lentonäkyvyydellä' näkyvyyttä ilma-aluksen ohjaamosta eteenpäin lennon aikana;
81. 'ennusteella' tiedotusta sääolosuhteista, jotka ovat tiettyä ajankohtana tai ajanjaksona odotettavissa tietyllä alueella tai tietyssä ilmatilan osassa;
82. 'näkyvyydellä maassa' valtuutetun havainnoitsijan tai automaattisen järjestelmän ilmoittamaa näkyvyyttä lentopaikalla;
83. 'ohjaussuunnalla' suuntaa, johon ilma-akselin pituusakseli osoittaa ilmaistuna tavallisesti asteina pohjoisesta lukien (maantieteellisenä, magneettisena, kompassi- tai grid-suuntana);
84. 'korkeudella' pinnan, pisteen tai pisteeksi katsottavan kohteen pystysuoraa etäisyyttä määritetystä vertailutasosta;
85. 'helikopterilla' ilmaa raskaampaa ilma-alusta, joka saa pääasiallisen nostovoimansa lennon aikana yhteen tai useampaan pystysuoralla tai lähes pystysuoralla akselilla olevaan moottorikäyttöiseen roottoriin vaikuttavista ilman reaktioista;
86. 'aavan meren ilmatilalla' ilmatilaa, joka ei ole maa-alueen tai Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksessa (Montego Bay, 1982) tarkoitettujen aluemerien yläpuolella;
87. 'IFR:illä' mittarilentosäännöistä käytettyä lyhennettä;
88. 'IFR-lennolla' mittarilentosääntöjen mukaisesti suoritettavaa lentoa;
89. 'IMC:llä' mittarisääolosuhteista käytettyä lyhennettä;
90. 'mittarilähestymismenetelmällä' ennalta määrättyä mittareiden avulla suoritettavaa lentoliikkeiden sarjaa, jota noudatettaessa säilyvät määritetyt estevarat ja joka alkaa alkulähestymisrastilta tai määritellyn lähestymisreitien alusta ja jatkuu kohtaan, josta lasku voidaan suorittaa, ja tämän jälkeen, ellei laskua suoriteta, sellaiseen asemaan, jossa sovelletaan odotus- tai reittiestevarakriteeriä. Mittarilähestymismenetelmät luokitellaan seuraavasti:
- a) *Ei-tarkkuuslähestyminen (NPA)* tarkoittaa mittarilähestymismenetelmää, joka perustuu sivusuuntaopastukseen ilman pystysuuntaopastusta.
- b) *Pystyopastettu lähestyminen (APV)* tarkoittaa mittarilähestymismenetelmää, joka perustuu sekä sivu- että pystysuuntaopastukseen, mutta ei täytä tarkkuuslähestymisen vaatimuksia.
- c) *Tarkkuuslähestyminen (PA)* tarkoittaa mittarilähestymismenetelmää, joka perustuu tarkkaan sivu- ja pystysuuntaopastukseen. Minimit määräytyvät toiminnan kategorian mukaan;
91. 'mittarisääolosuhteilla (IMC)' sääolosuhteita, joiden vallitseva näkyvyys, etäisyys pilvestä tai pilvikorkeutta ilmaiseva arvo on pienempi kuin näköolosuhteita varten määrätty vähimmäisarvo;

92. 'laskualueella' kenttäalueen osaa, joka on tarkoitettu ilma-alusten lentoonlähtöä ja laskua varten;
93. 'lentokorkeudella' yleisnimitystä, joka tarkoittaa lennolla olevan ilma-aluksen asemaa pystysuunnassa ilmaistuna joko korkeutena määritellystä vertailutasosta, korkeutena merenpinnasta tai lentopintana;
94. 'liikennealueella' ilma-alusten lentoonlähtöön, laskuun ja rullaukseen tarkoitettua lentopaikan osaa lukuun ottamatta asematasoja;
95. 'moodilla (SSR-moodi)' konventionaalista tunnistinta, joka on yhteydessä SSR-kyselijän lähettämän kyselysignaalin erityisiin toimintoihin. ICAOn liitteessä 10 määritellään neljä moodia: A, C, S ja intermoodi;
96. 'kenttäalueella' ilma-alusten lentoonlähtöön, laskuun ja rullaukseen tarkoitettua lentopaikan osaa, johon sisältyy liikennealue ja asemataso(t);
97. 'yöllä' aikaa iltahämärän päättymisestä aamuhämärän alkamiseen. Hämärä päättyy illalla, kun auringon keskipiste on 6 astetta horisontin alapuolella ja alkaa aamulla, kun auringon keskipiste on 6 astetta horisontin alapuolella;
98. 'esteellä' kaikkia sellaisia kiinteitä (tilapäisiä tai pysyviä) ja liikkuvia kohteita tai niiden osia, jotka
- a) sijaitsevat ilma-alusten maassa liikkumiseen tarkoitettulla alueella; tai
- b) ulottuvat yli pinnan, joka on määritelty ilma-alusten suojaamiseksi lennon aikana; tai
- c) jäävät kyseisten määriteltyjen pintojen ulkopuolelle ja joiden on arvioitu aiheuttavan vaaraa ilmaliikenteelle;
99. 'toimintapaikalla' paikkaa, jonka lentotoiminnan harjoittaja tai ilma-aluksen päällikkö on valinnut laskua, lentoonlähtöä ja/tai vinssausta varten;
100. 'ilma-aluksen päälliköllä' lentotoiminnan harjoittajan, tai yleisilmailussa ilma-aluksen omistajan nimittämää ohjaajaa, jolla on ylin käskyvalta ilma-aluksessa ja vastuu lennon turvallisuudesta;
101. 'paine korkeudella' ilmanpainetta ilmaistuna merenpinnasta mitattuna korkeutena, joka vastaa tätä painetta ilmakehässä, kuten Chicagon yleissopimuksen liitteessä 8 olevassa 1 osassa määritellään;
102. 'psykoaktiivisten aineiden ongelmakäytöllä' ilmailuhenkilöstön yhden tai useamman psykoaktiivisen aineen käyttöä tavalla, joka
- a) aiheuttaa suoranaista vaaraa käyttäjälleen tai vaarantaa toisten hengen, terveyden tai hyvinvoinnin; ja/tai
- b) aiheuttaa tai lisää ammatillisia, sosiaalisia, henkisiä ja terveydellisiä ongelmia tai häiriöitä;
103. 'kieltoalueella' valtion maa-alueiden tai sen aluevesien yläpuolella olevaa rajoiltaan määrättyä ilmatilan osaa, jossa ilma-alusten lentäminen on kielletty;
104. 'psykoaktiivisilla aineilla' alkoholia, opioideja, kannabinoideja, rauhoittavia lääkkeitä ja unilääkkeitä, kokaiinia, muita psykostimulantteja, hallusinogeeniä ja liuottimia, mutta ei kahvia eikä tupakkaa;
105. 'tutkalla' radiohavainnointilaitetta, joka antaa tietoa kohteen etäisyydestä, suuntakulmasta ja/tai korkeudesta;
106. 'radiovyöhykkeellä (RMZ)' rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa ilma-aluksessa on oltava radiolaite ja jossa sen käyttö on pakollista;
107. 'radionavigointipalvelulla' palvelua, joka antaa opastustietoja tai paikkatietoja ilma-alusten tehokasta ja turvallista liikennöintiä varten yhden tai useamman radionavigointilaitteen avulla;
108. 'radiopuhelinliikenteellä' radioviestinnän muotoa, joka on pääasiassa tarkoitettu informaation vaihtoon puheen muodossa;
109. 'toistuvaislentosuunnitelmalla' usein toistuvien säännöllisesti suoritettavien ja perustiedoiltaan samanlaisten yksittäisten lentojen sarjaa varten esitettyä lentosuunnitelmaa, jonka lentotoiminnan harjoittaja toimittaa ATS-elinten säilytettäväksi ja toistuvasti käytettäväksi;
110. 'ilmoittautumispaikalla' määrättyä maantieteellistä paikkaa, johon nähden ilma-aluksen sijainti voidaan ilmoittaa;
111. 'rajoitusalueella' valtion maa-alueiden tai sen aluevesien yläpuolella olevaa rajoiltaan määrättyä ilmatilan osaa, jossa ilma-alusten lentämistä on rajoitettu tiettyjen erityisehtojen mukaisesti;
112. 'reittiosuudella' reittiä tai reitin osaa, joka lennetään yleensä ilman välilaskua;
113. 'kiitotiellä' maalentopaikalle määritettyä suorakulmaista aluetta, joka on kunnostettu ilma-alusten laskua ja lentoonlähtöä varten;

114. 'kiitotieodotuspaikalla' kiitotien, esterajoituspinnan tai ILS-/MLS-järjestelmän kriittisen alueen/herkkyyalueen suojaamiseen tarkoitettu nimetty paikka, jossa rullaavien ilma-alusten tai ajoneuvojen on pysähdyttävä ja odotettava, ellei lähilennonjohto toisin hyväksy;
115. 'kiitotienäkyvyydellä (RVR)' matkaa, jolta kiitotien keskilinjalla olevan ilma-aluksen ohjaaja näkee kiitotien pintamerkin, kiitotien reunavalot tai keskilinjavalot;
116. 'turvallisuuteen välittömästi vaikuttavalla henkilöstöllä' henkilöitä, jotka velvollisuksiinsa ja tehtäviään väärin hoidaessaan voivat vaarantaa lentoturvallisuuden; tällaisilla henkilöillä ei tarkoiteta pelkästään ilma-aluksen miehistöä ja huoltohenkilöstöä tai lennonjohtajia;
117. 'purjelentokoneella' ilmaa raskaampaa ilma-alusta, joka saa nostovoimansa lennon aikana kiinteinä pysyviin ilma-aluksen pintoihin vaikuttavista aerodynaamisista reaktioista ja joka pystyy lentämään vapaasti ilman moottoria, mukaan luettuina riippuliitimet, varjoliitimet ja muut vastaavat kulkuneuvot;
118. 'toisiovalvontatutkalla (SSR)', valvontatutkajärjestelmää, jossa käytetään lähettimiä/vastaanottimia (kyselijöitä) ja tutkavastaimia;
119. 'SIGMET-tiedolla' säävalvonta-aseman antamaa tietoa tietyistä reitillä esiintyvistä tai odotettavissa olevasta sääilmiöistä, joka saattaa vaikuttaa ilma-alusten toiminnan turvallisuuteen;
120. 'merkinantopaikalla' lentopaikan osaa, jolle maamerkit asetetaan;
121. 'merkitsevällä pisteellä' määrättyä maantieteellistä paikkaa, jota käytetään ATS-reittiä tai ilma-aluksen lentorataa määriteltäessä sekä muihin suunnistus- ja ATS-tarkoituksiin;
122. 'erityis-VFR-lennolla' VFR-lentoa, jonka lennonjohto on selvittänyt suoritettavaksi lähialueella näköolosuhteita huonommissa sääolosuhteissa;
123. 'reitiltä harhautuneella ilma-aluksella' ilma-alusta, joka on poikennut merkittävästi aiotusta lentosuunnastaan tai joka ilmoittaa eksyneensä;
124. 'valvontatutkalla' tutkalaitteistoa, jota käytetään ilma-aluksen sijainnin määrittämiseen etäisyytenä ja suuntana;
125. 'rullauksella' ilma-aluksen liikkumista lentopaikan tai toimintapaikan pinnalla omaa voimallitettaan käyttäen lukuun ottamatta lentoonlähtöä ja laskua;
126. 'rullaustiellä' maalentopaikalle ilma-alusten rullausta varten määriteltäviä kulkutietoja, jonka tarkoituksena on luoda yhteys lentopaikan eri osien välille, mukaan luettuina
- a) ilma-alusten seisontapaikan rullauskaista eli asematason osa, joka on määriteltäviä rullaustieksi ja tarkoitettu ai-noastaan kulkemiseen ilma-alusten seisontapaikoille;
- b) asematason rullaustie eli rullaustiejärjestelmän osa, joka sijaitsee asematasolla ja on tarkoitettu rullaamiseen asematason poikki;
- c) pikapoistumistie eli rullaustie, joka liittyy kiitotiehen terävässä kulmassa ja on suunniteltu sallimaan laskevien ilma-alusten kääntymisen pois kiitotieltä suuremmilla nopeuksilla kuin muuta rullaustietä käyttäen on mahdollista ja siten minimoimaan kiitotien käyttöajan;
127. 'alueella' valtion suvereniteettiin, suvereniteettiin, suojelukseen tai mandaattiin kuuluvia maa-alueita ja niihin liittyviä aluevesiä;
128. 'kynnyksellä' kiitotien laskeutumiskelpoisen osuuden alkamiskohtaa;
129. 'arvioidulla kokonaislentoajalla'
- a) IFR-lennoilla arvioitua tarvittavaa aikaa lentoonlähdestä ilma-aluksen saapumiseen sen suunnistuslaitteiden avulla määritellyn kohdan yläpuolelle, josta mittarilähestymismenetelmä on tarkoitettu aloitettavaksi, tai, jos määrälentopaikan yhteydessä ei ole suunnistuslaitetta, saapumiseen määrälentopaikan yläpuolelle;
- b) VFR-lennoilla arvioitua tarvittavaa aikaa lentoonlähdestä saapumiseen määrälentopaikan yläpuolelle;
130. 'lentosuunnalla' ilma-aluksen lentoradan maanpinnalla olevaa projektiota, jonka suunta tavallisesti ilmaistaan asteina pohjoisesta lukien (maantieteellisenä, magneettisena tai grid-suuntana);
131. 'liikenteen väistöneuvoilla' ilmaliikennepalveluyksikön antamia neuvoja, joissa määritellään toimenpiteet, joiden avulla ohjaaja voi välttää yhteentörmäyksen;
132. 'liikenneilmoituksella' ilmaliikennepalveluyksikön antama ilmoitus, jonka tarkoituksena on varoittaa ohjaajaa muusta tiedossa olevasta tai havaitusta, ilma-aluksen sijaintipaikan tai aiotun lentoreitin lähellä mahdollisesti olevasta lentoliikenteestä ja auttaa ohjaajaa välttämään yhteentörmäys;

133. 'lennonjohtovastuun siirtokohdalla' ilma-aluksen lentoradan kohtaa, jossa vastuu lennonjohtopalvelun antamisesta ilma-alukselle siirtyy yhdeltä lennonjohtoyksiköltä tai lennonjohdon työpisteeltä seuraavalle;
134. 'siirtokorkeudella' merenpinnasta laskettua korkeutta, jolla tai jonka alapuolella ilma-aluksen asema pystysuunnassa määritetään keskimääräisestä merenpinnasta laskettujen korkeuksien avulla;
135. 'siirtopinnalla' alinta käytettävissä olevaa lentopintaa siirtokorkeuden yläpuolella;
136. 'transponderivyöhykkeellä (TMZ)' rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa ilma-aluksessa on oltava painekorkeuden ilmoittava toisiotutkavastain (transponderi) ja jossa sen käyttö on pakollista;
137. 'tunnistamattomalla ilma-aluksella' ilma-alusta, jonka on havaittu tai ilmoitettu liikennöivän tietyllä alueella mutta jota ei ole tunnistettu;
138. 'miehittämättömällä vapaalla ilmapallolla' moottoroimantonta, miehittämätöntä, ilmaa kevyempää ja vapaasti lentävää ilma-alusta;
139. 'VFR:llä' näkölentosäännöistä käytettyä lyhennettä;
140. 'VFR-lennolla' näkölentosääntöjen mukaisesti suoritettavaa lentoa;
141. 'näkyvyydellä' suurempaa seuraavista vaihtoehtoisista etäisyyksistä:
- a) suurin etäisyys, jolta riittävän kokoinen lähellä maata oleva musta kohde voidaan nähdä ja tunnistaa, kun havainto tehdään valoisaa taustaa vasten;
- b) suurin etäisyys, jolta voimakkuudeltaan noin 1 000 kandelan valot voidaan nähdä ja tunnistaa valaisemantonta taustaa vasten;
142. 'näköolosuhteilla' sääolosuhteita, joiden vallitessa näkyvyyttä, etäisyyttä pilvestä tai pilvikorkeutta ilmaisevat arvot ovat yhtä suuret tai suuremmat kuin määrätty vähimmäisarvot;
143. 'VMC:llä' näköolosuhteista käytettyä lyhennettä.

3 artikla

Vaatimusten noudattaminen

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän asetuksen liitteessä vahvistettuja yhteisiä sääntöjä ja määräyksiä noudatetaan, sanottuna kuitenkin rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 216/2008

14 artiklaan sisältyvien joustavuussäännösten ja asetuksen (EY) N:o 549/2004 13 artiklaan sisältyvien suojalausekkeiden soveltamista.

4 artikla

Erityistoimintaan myönnettävät poikkeukset

1. Toimivaltaiset viranomaiset voivat seuraavassa lueteltua toimintaa harjoittavien yksiköiden pyynnöstä myöntää näille yksiköille poikkeuksia tämän asetuksen tietyistä vaatimuksista seuraavan yleishyödyllisen toiminnan ja sen turvalliseen harjoittamiseen tarvittavan koulutuksen osalta:

- a) poliisi- ja tullitehtävät;
- b) liikenteenvalvonta- ja takaa-ajotehtävät;
- c) viranomaisten suorittamat tai valtuuttamat ympäristövalvontatehtävät;
- d) etsintä- ja pelastustoimet;
- e) lääkintälennot;
- f) evakuoinnit;
- g) palontorjunta;
- h) poikkeukset, jotka ovat tarpeen valtionpäämiesten, ministerien ja vastaavien valtion virkamiesten lentojen turvallisuuden varmistamiseksi.

2. Poikkeukset myöntävän toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava EASAlle poikkeusten luonteesta viimeistään kahden kuukauden kuluttua poikkeuksen hyväksymisestä.

3. Tämä artikla ei rajoita 3 artiklan soveltamista, ja sitä voidaan soveltaa tapauksissa, joissa 1 kohdassa lueteltua toimintaa ei voida suorittaa operatiivisena ilmaliikenteenä tai kun se ei muutoin hyötyisi tähän asetukseen sisältyvistä joustavuussäännöksistä.

5 artikla

Eroavuudet

1. Tämän asetuksen tultua voimaan ja viimeistään sen soveltamisen alkamispäivänä jäsenvaltioiden on

- a) ilmoitettava virallisesti ICAO:lle, että kaikki aiemmin ilmoitetut eroavuudet tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin ICAOn standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin nähden peruutetaan, lukuun ottamatta niitä, jotka liittyvät asetuksen (EY) N:o 549/2004 13 artiklan mukaisiin jäsenvaltioiden keskeisiin turvallisuus- tai puolustusetiin;

b) ilmoitettava ICAO:lle tämän asetuksen liitteen lisäykseen sisältyvistä yhteisesti sovitusta eroavuuksista.

2. Kunkin jäsenvaltion on Chicagon yleissopimuksen liitteen 15 mukaisesti julkaistava ilmailukäsikirjassaan tämän artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti ICAO:lle ilmoitetut yhteisesti sovitut eroavuudet samoin kuin kaikki muut tämän artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisten paikallisten puolustus- ja turvallisuusnäkökohtien edellyttämät määräykset.

6 artikla

Muutosten seuranta

1. Tämän asetuksen tultua voimaan komissio laatii Eurocontrolin ja EASAn tuella pysyvän menettelyn

a) sen varmistamiseksi, että kaikkia Chicagon yleissopimuksen mukaisesti tehtyjä, tämän asetuksen soveltamisalan kannalta merkityksellisiä muutoksia seurataan ja analysoidaan; ja

b) tämän asetuksen liitteeseen tehtäviä muutoksia koskevien ehdotusten laatimiseksi tarvittaessa.

2. Soveltuvin osin sovelletaan tämän asetuksen 5 artiklan säännöksiä, jotka koskevat eroavuuksien peruuttamista ja ilmoittamista sekä ilmailukäsikirjassa julkaisemista ja 7 artiklan säännöksiä, jotka koskevat liitteeseen tehtäviä muutoksia.

7 artikla

Liitteen muutokset

1. Liitettä muutetaan asetuksen (EY) N:o 549/2004 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja muutoksia voivat olla ainakin muutokset, joita edellytetään säännösten yhdenmukaisuuden varmistamiseksi, kun tämän asetuksen soveltamisalaa laajennetaan tulevaisuudessa siten, että se kattaa muiden ICAOn liitteiden ja asiakirjojen kuin liitteen 2 asiaankuuluvat määräykset, taikka muutokset, jotka johtuvat kyseisten ICAOn liitteiden ja asiakirjojen päivityksistä tai mihin tahansa asiaankuuluviin unionin asetuksiin tehdyistä muutoksista.

8 artikla

Siirtymä- ja lisätoimenpiteet

1. Jäsenvaltioiden, jotka ovat ennen tämän asetuksen voimaantuloa hyväksyneet ICAOn standardeja täydentäviä lisämääräyksiä, on varmistettava, että ne ovat tämän asetuksen mukaisia.

2. Tätä artiklaa sovellettaessa tällaiset ICAOn standardeja täydentävät lisämääräykset eivät muodosta eroavuutta Chicagon yleissopimuksen nojalla. Jäsenvaltioiden on julkaistava ilmailukäsikirjassaan tällaiset lisämääräykset samoin kuin kaikki tämän asetuksen mukaisesti toimivaltaisen viranomaisen päätettäväksi jätetyt seikat. Niiden on myös ilmoitettava niistä komissiolle ja EASAlle viimeistään kahden kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta tai silloin, kun lisämääräys on hyväksytty.

9 artikla

Turvallisuusvaatimukset

Tämän asetuksen tultua voimaan ja 7 artiklan soveltamista rajoittamatta jäsenvaltioiden on välttävän turvallisuustasonsa säilyttämiseksi tai parantamiseksi varmistettava turvallisuushallintaprosessissaan, joka kattaa kaikki tämän asetuksen täytäntöönpanoon liittyvät seikat, että täytäntöönpanosuunnitelmaa koskeva turvallisuusarviointi, joka sisältää vaaratekijöiden tunnistamisen, riskinarvioinnin ja riskien vähentämisen, toteutetaan ennen tosiasiallisia muutoksia aiemmin sovellettuihin menettelyihin. Tällaiseen riskien vähentämiseen voi kuulua 3 artiklan soveltaminen.

10 artikla

Muutokset asetuksiin (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 1265/2007, (EU) N:o 255/2010 ja täytäntöönpanoasetukseen (EU) N:o 1035/2011

1. Muutetaan asetus (EY) N:o 730/2006 seuraavasti:

a) Korvataan 2 artiklan 3 ja 4 kohta seuraavasti:

”3. 'IFR:llä' mittarilentosäännöistä käytettyä lyhennettä;

4. 'VFR:llä' näkölentosäännöistä käytettyä lyhennettä.”

2. Muutetaan asetus (EY) N:o 1033/2006 seuraavasti:

a) Korvataan 2 artiklan 2 kohdan 8 alakohta seuraavasti:

”8. 'IFR:llä' mittarilentosäännöistä käytettyä lyhennettä.”

b) Korvataan 3 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Liitteessä vahvistettuja määräyksiä on sovellettava kaikkien tämän asetuksen soveltamisalaa kuuluvia lentoja koskevien lentosuunnitelmien esittämiseen, hyväksymiseen ja jakeluun sekä kaikkiin lentosuunnitelman perustietojen muutoksiin, jotka tehdään ennen lentoa tämän asetuksen mukaisesti.”

c) Korvataan liitteen otsikko ja 1 luetelmakohta seuraavasti:

”3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut määräykset

1. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 (*) 4 jakso.

(*) EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1.”

3. Muutetaan asetus (EY) N:o 1794/2006 seuraavasti:

a) Korvataan 2 artiklan c ja d alakohta seuraavasti:

”c) ’IFR:llä’ mittarilentosäännöistä käytettyä lyhennettä;

d) ’VFR:llä’ näkölentosäännöistä käytettyä lyhennettä.”

4. Muutetaan asetus (EY) N:o 1265/2007 seuraavasti:

a) Korvataan 2 artiklan 5 kohta seuraavasti:

”5. ’näkölentosääntöjen mukaisilla lennoilla’ (VFR-lennot) kaikkia lentoja, jotka suoritetaan näkölentosääntöjen mukaisesti.”

5. Muutetaan asetus (EU) N:o 255/2010 seuraavasti:

a) Korvataan 2 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. ’IFR:llä’ mittarilentosäännöistä käytettyä lyhennettä;”.

6. Muutetaan täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1035/2011 seuraavasti:

a) Korvataan liitteessä II olevan 4 kohdan a alakohdassa oleva ilmaisu ”Annex 2, Rules of the Air (Lentosäännöt) (10. laitos, heinäkuu 2005)” ilmaisulla ”täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012”.

b) Muutetaan liitteessä II olevan 4 kohdan c alakohdassa olevaa ilmaisu ”Annex 11, Air Traffic Services (Ilmaliikennepalvelut) (13. laitos, heinäkuu 2001; sisältää kaikki muutokset muutokseen 47-B asti)” lisäämällä kyseisen lauseen loppuun ilmaisu ”ja soveltuvin osin täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012”.

c) Muutetaan liitteessä III olevan 2 kohdan b alakohdassa olevaa ilmaisu ”Annex 11, Air Traffic Services (Ilmaliikennepalvelut) (13. laitos, heinäkuu 2001; sisältää kaikki muutokset muutokseen 47-B asti)” lisäämällä kyseisen lauseen loppuun ilmaisu ”ja soveltuvin osin täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012”.

11 artikla

Voimaantulo

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 4 päivästä joulukuuta 2012.

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta tämän asetuksen säännöksiä 4 päivään joulukuuta 2014 asti.

Jos jäsenvaltio käyttää tätä mahdollisuutta, sen on ilmoitettava komissiolle ja EASAlle asetuksen (EY) N:o 549/2004 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti syyt tällaiselle poikkeukselle, poikkeuksen kesto sekä suunniteltu aikataulu tämän asetuksen täytäntöönpanolle.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 26 päivänä syyskuuta 2012.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
José Manuel BARROSO

LIITE

LENTOSÄÄNNÖT

1 JAKSO

*Lennot aavan meren yläpuolella***SERA.1001 Yleistä**

- a) Aavan meren yläpuolella tapahtuviin lentoihin sovelletaan poikkeuksetta Chicagon yleissopimuksen liitteen 2 sääntöjä. Ilmaliikennepalvelujen jatkuvuuden ja saumattoman toimivuuden turvaamiseksi erityisesti toiminnallisissa ilmatilan lohkoissa Chicagon yleissopimuksen liitteen 11 määräyksiä voidaan soveltaa aavan meren yläpuolella olevassa ilmatilassa tavalla, joka on yhdenmukainen sen tavan kanssa, jolla kyseisiä määräyksiä sovelletaan jäsenvaltioiden alueen yläpuolella. Tämä ei rajoita Chicagon yleissopimuksen 3 artiklan mukaisten valtion ilma-alusten toimintaa. Tämä ei rajoita myöskään jäsenvaltioiden vastuita varmistaa, että lentotiedotusalueilla, joiden ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta ne vastaavat ICAOn alueellisten lennonvarmistussopimusten mukaisesti, harjoitettava ilma-alusten toiminta toteutetaan turvallisesti, tehokkaasti ja sujuvasti.
- b) Niillä aavan meren alueilla, joiden osalta jäsenvaltio on ottanut ICAOn alueellisen lennonvarmistussopimuksen nojalla vastuun ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta, jäsenvaltion on nimettävä ilmaliikennepalvelujen tarjoaja kyseisten palvelujen tarjoamiseksi.

2 JAKSO

*Sovellettavuus ja noudattaminen***SERA.2001 Sovellettavuus**

Rajoittamatta edellä olevan SERA.1001 kohdan soveltamista, tätä asetusta sovelletaan 1 artiklan mukaisesti erityisesti ilmatilan käyttäjiin ja ilma-aluksiin,

- a) jotka liikennöivät unioniin, unionissa tai unionista;
- b) joilla on jonkin unionin jäsenvaltion kansallisuus- ja rekisteritunnukset, ja jotka liikennöivät missä tahansa ilmatilassa, siltä osin kuin nämä säännöt eivät ole ristiriidassa sen valtion julkaisemien sääntöjen kanssa, jonka lainkäyttöaltaan ylilennettävä alue kuuluu.

Tätä asetusta sovelletaan myös jäsenvaltioiden toimivaltaisiin viranomaisiin, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin ja ilma-alusten toiminnan parissa työskentelevään maahenkilöstöön.

SERA.2005 Lentosääntöjen noudattaminen

Ilma-aluksen käytössä on sekä lennolla, lentopaikan kenttäalueella että toimintapaikalla noudatettava yleisiä sääntöjä, sovellettavia paikallisia määräyksiä sekä lennon aikana niiden lisäksi joko:

- a) näkölentosääntöjä; tai
- b) mittarilentosääntöjä.

SERA.2010 Vastuut

- a) Ilma-aluksen päällikön vastuu

Ilma-aluksen päällikkö on vastuussa siitä, että ilma-alusta käytettäessä noudatetaan tätä asetusta riippumatta siitä, ohjaako hän ilma-alusta itse, mutta päällikkö voi poiketa näistä säännöistä silloin, kun se turvallisuuden vuoksi on ehdottoman välttämätöntä.

- b) Lennon valmistelu

Ilma-aluksen päällikön on ennen lennon aloittamista perehdyttävä kaikkiin saatavissa oleviin aiottua lentoa koskeviin tietoihin. Valmistellessaan lentoa pois lentopaikan läheisyydestä tai IFR-lentoa, hänen on huolellisesti tutkittava saatavissa olevat uusimmat säätiedotteet ja -ennusteet sekä otettava huomioon polttoaineen tarve ja vaihtoehtoinen toiminta siltä varalta, ettei lentoa voida suorittaa suunnitelman mukaisesti.

SERA.2015 Ilma-aluksen päällikön valtuudet

Ilma-aluksen päälliköllä on ylin käskyvalta ilma-aluksessa.

SERA.2020 Psykoaktiivisten aineiden ongelmakäyttö

Henkilö, jonka toiminta välittömästi vaikuttaa lentoturvallisuuteen (turvallisuuteen välittömästi vaikuttava henkilöstö), ei saa hoitaa tehtäviään minkään suorituskykyä heikentävän psykoaktiivisen aineen vaikutuksen alaisena. Tällaisella henkilöllä ei saa esiintyä minkäänlaista psykoaktiivisten aineiden ongelmakäyttöä.

3 JAKSO

Yleiset säännöt ja yhteentörmäyksen välttäminen

1 LUKU

Ihmisten ja omaisuuden suojeleminen**SERA.3101 Ilma-aluksen huolimaton tai vastuuton käyttäminen**

Ilma-alusta ei saa käyttää huolimattomasti tai vastuuttomasti niin, että toisten henki tai omaisuus vaarantuu.

SERA.3105 Minimilentokorkeudet

Ilma-aluksella ei saa muulloin kuin lentoonlähdön tai laskun vaatiessa tai toimivaltaisen viranomaisen luvalla lentää asutuskeskusten tiheästi asuttujen osien tai ulkosalle kokoontuneen väkijoukon yläpuolella, ellei käytetä sellaista lentokorkeutta, että hätätilanteessa voidaan suorittaa lasku aiheuttamatta kohtuutonta vaaraa maassa tai vedessä oleville ihmisille tai omaisuudelle. Minimilentokorkeudet VFR-lentoja varten esitetään SERA.5005 kohdan f alakohdassa ja minimilentokorkeudet IFR-lentoja varten esitetään SERA.5015 kohdan b alakohdassa.

SERA.3110 Matkalentokorkeudet

Matkalentokorkeudet, joilla lento tai osa siitä suoritetaan, on määritettävä:

- a) lentopintoina, kun lento suoritetaan alimmalla käyttökelpoisella lentopinnalla tai sen yläpuolella tai, soveltuviissa tapauksissa, kun lento suoritetaan siirtokorkeuden yläpuolella;
- b) korkeuksina merenpinnasta, kun lento suoritetaan alimman käyttökelpoisen lentopinnan alapuolella tai, soveltuviissa tapauksissa, kun lento suoritetaan siirtokorkeudella tai sen alapuolella.

SERA.3115 Esineiden tai aineiden pudottaminen tai levittäminen

Esineitä tai aineita saa pudottaa tai levittää lennolla olevasta ilma-aluksesta ainoastaan:

- a) unionin lainsäädännön tai, soveltuviissa tapauksissa, jäsenvaltioiden sääntelemää ilma-alusten toimintaa koskevan kansallisen lainsäädännön mukaisesti; ja
- b) asiaankuuluvalla ilmaliikennepalveluyksiköltä saatujen asiaa koskevien tietojen, ohjeiden ja/tai selvitysten mukaisesti.

SERA.3120 Hinaus

Ilma-aluksella saa hinata toista ilma-alusta tai muuta esinettä ainoastaan:

- a) unionin lainsäädännön tai, soveltuviissa tapauksissa, jäsenvaltioiden sääntelemää ilma-alusten toimintaa koskevan kansallisen lainsäädännön mukaisesti; ja
- b) asiaankuuluvalla ilmaliikennepalveluyksiköltä saatujen asiaa koskevien tietojen, ohjeiden ja/tai selvitysten mukaisesti.

SERA.3125 Laskuvarjohyppy

Muita kuin hätätilanteessa tehtäviä laskuvarjohyppyjä saa suorittaa ainoastaan:

- a) unionin lainsäädännön tai, soveltuviissa tapauksissa, jäsenvaltioiden sääntelemää ilma-alusten toimintaa koskevan kansallisen lainsäädännön mukaisesti; ja
- b) asiaankuuluvalla ilmaliikennepalveluyksiköltä saatujen asiaa koskevien tietojen, ohjeiden ja/tai selvitysten mukaisesti.

SERA.3130 Taitolento

Taitolentoja saa suorittaa ainoastaan:

- a) unionin lainsäädännön tai, soveltuviissa tapauksissa, jäsenvaltioiden sääntelemää ilma-alusten toimintaa koskevan kansallisen lainsäädännön mukaisesti; ja
- b) asiaankuuluvilta ilmaluennonpalveluyksiköiltä saatujen asiaa koskevien tietojen, ohjeiden ja/tai selvitysten mukaisesti.

SERA.3135 Muodostelmalennot

Ilma-aluksilla ei saa suorittaa muodostelmalentoa muutoin kuin lentoon osallistuvien ilma-alusten päälliköiden yhdessä ennalta suunnitteleman järjestelyn mukaisesti ja, valvotussa ilmatilassa tapahtuvien muodostelmalentojen osalta, toimivaltaisen viranomaisen määräämin ehdoin. Näihin ehtoihin kuuluvat seuraavat:

- a) yksi ilma-aluksen päällikkö nimetään muodostelman johtajaksi;
- b) muodostelma toimii navigoinnin ja paikkailmoitusten osalta kuten yksi ilma-alus;
- c) muodostelman johtaja ja mukana lentävien muiden ilma-alusten päälliköt vastaavat muodostelmaan kuuluvien ilma-alusten yhteentörmäysten välttämiseksi; tämä vastuu on olemassa myös siirtymävaiheissa ilma-alusten liikehtiessä päästäkseen tarpeelliselle etäisyydelle muodostelman muista ilma-aluksista sekä muodostelmaa koottaessa ja hajotettaessa; ja
- d) valtion ilma-aluksiin sovelletaan Chicagon yleissopimuksessa määriteltyjä suurimpia sivuttais-, pitkittäis- ja pystyetaisyyskieltoja ilma-alusten ja muodostelman johtajan välillä. Muiden kuin valtion ilma-alusten on pysyttävä enintään 1 kilometrin (0,5 meripeninkulman) sivuttais- ja pitkittäisetäisyydellä ja enintään 30 metrin (100 jalan) pystyetaisyydellä muodostelman johtajasta.

SERA.3140 Miehittämättömät vapaat ilmapallot

Miehittämätöntä vapaata ilmapalloa on käytettävä siten, että ihmisille, omaisuudelle tai toisille ilma-aluksille aiheutuu mahdollisimman vähän vaaraa; käytössä on noudatettava lisäyksen 2 vaatimuksia.

SERA.3145 Kielto- ja rajoitusalueet

Ilma-aluksella ei saa lentää kielto- tai rajoitusalueella, josta on asianmukaisesti julkaistu yksityiskohtaiset tiedot, muutoin kuin kielto- tai rajoitusalueen sijaintivaltion rajoituksille asettamin edellytyksin tai kyseisen jäsenvaltion luvalla.

2 LUKU**Yhteentörmäysten välttäminen****SERA.3201 Yleistä**

Mikään tässä asetuksessa ei vapauta ilma-aluksen päällikköä velvollisuudesta toteuttaa toimia, mukaan lukien ACAS-laitteen antamiin toimintaohjeisiin perustuvat väistötoimenpiteet, joilla yhteentörmäys on varmimmin vältettävissä.

SERA.3205 Läheisyys

Ilma-alus ei saa toimia niin lähellä toista ilma-alusta, että syntyy yhteentörmäysvaara.

SERA.3210 Etuoikeus

- a) Ilma-aluksen, jolla on etuoikeus, on säilytettävä ohjaussuuntansa ja nopeutensa.
- b) Ilma-aluksen, joka tietää, että toisen ilma-aluksen ohjattavuus on heikentynyt, on väistettävä kyseistä ilma-alusta.
- c) Ilma-aluksen, joka seuraavien sääntöjen mukaan on velvollinen väistämään, on vältettävä ohittamasta toista ylä- tai alapuolelta tai editse, ellei se ohita riittävän etäältä ja ota huomioon ilma-aluksen jättöpyörteiden vaikutusta.
 - 1) *Vastakkaiset lentosuunnat.* Kahden ilma-aluksen lähestyessä toisiaan vastakkaisista tai lähes vastakkaisista suunnista siten, että yhteentörmäysvaara on olemassa, kummankin on muutettava ohjaussuuntaansa oikealle.

- 2) *Leikkaavat lentosuunnat.* Kahden samalla tai lähes samalla lentokorkeudella lentävän ilma-aluksen lähestyessä toisiaan leikkaavista lentosuunnista, on sen ilma-aluksen, jolla on toinen ilma-alus oikealla puolellaan, väistettävä tätä, kuitenkin niin, että
- i) moottorin voimalla kulkevien ilmaa raskaampien ilma-alusten on väistettävä ilmalaivoja, purjelentokoneita ja ilmapalloja;
 - ii) ilmalaivojen on väistettävä purjelentokoneita ja ilmapalloja;
 - iii) purjelentokoneiden on väistettävä ilmapalloja;
 - iv) moottorin voimalla kulkevien ilma-alusten on väistettävä ilma-aluksia, joiden havaitaan hinaavan toisia ilma-aluksia tai esineitä.
- 3) *Saavuttaminen.* Saavuttavaksi ilma-alukseksi katsotaan ilma-alus, joka lähestyy toista takaapäin suunnasta, joka muodostaa pienemmän kuin 70 asteen kulman toisen ilma-aluksen pituusakselin kautta kulkevan symmetriatason kanssa, eli lähestyvä ilma-alus on sellaisessa asemassa toiseen nähden, että lähestyvistä ei yöllä voitaisi nähdä toisen ilma-aluksen vasemman- eikä oikeanpuoleista purjehdusvaloa. Saavutettavalla ilma-aluksella on etuoikeus ja saavuttavan ilma-aluksen on, riippumatta siitä, onko se itse nousussa, liu'ussa tai vaakalennossa, väistettävä toista ilma-alusta muuttamalla ohjaussuuntaansa oikealle, ja mikään tämän jälkeen tapahtuva näiden kahden ilma-aluksen keskinäisen aseman muutos ei vapauta saavuttavaa ilma-alusta väistämismuutoksen edellytyksistä ennen kuin se on kokonaan ohittanut toisen ja on riittävän etäällä siitä.
- i) *Saavuttavat purjelentokoneet.* Toisen purjelentokoneen saavuttava purjelentokone voi muuttaa ohjaussuuntaansa oikealle tai vasemmalle.
- 4) *Lasku.* Lennolla olevan tai maassa tai vedessä liikkuvan ilma-aluksen on väistettävä ilma-alusta, joka suorittaa laskua tai lähestymisen loppuvaiheita laskua varten.
- i) Kahden tai useamman ilmaa raskaamman ilma-aluksen lähestyessä lento- tai toimintapaikkaa laskua varten on ylempänä olevan ilma-aluksen väistettävä alempana olevaa ilma-alusta, mutta alempana oleva ilma-alus ei saa lentää lähestymisen loppuvaiheita suorittavan ilma-aluksen eteen tai sen ohi. Moottorin voimalla kulkevan ilmaa raskaamman ilma-aluksen on kuitenkin väistettävä purjelentokoneita.
 - ii) *Pakkolasku.* Ilma-aluksen on väistettävä toista ilma-alusta, jonka se tietää suorittavan pakkolaskua.
- 5) *Lentoonlähtö.* Lentopaikan liikennealueella rullaavan ilma-aluksen on väistettävä lentoon lähtevää tai lentoonlähtöä aloittavaa ilma-alusta.
- d) Ilma-alusten, henkilöiden ja ajoneuvojen liikkuminen maassa
- 1) Jos kaksi lentopaikan kenttäalueella rullaavaa ilma-alusta ovat vaarassa törmätä yhteen, on noudatettava seuraavia sääntöjä:
 - i) kun kaksi ilma-alusta lähestyy toisiaan vastakkaisista tai lähes vastakkaisista suunnista, kummankin on pysähdyttävä tai, milloin mahdollista, muutettava suuntaansa oikealle pysyäkseen riittävän etäällä toisesta;
 - ii) kun kaksi ilma-alusta lähestyy toisiaan leikkaavista suunnista, on sen, jolla on toinen oikealla puolellaan, väistettävä tätä;
 - iii) toista ilma-alusta saavuttavan ilma-aluksen on väistettävä saavutettavaa ja pysyttävä riittävän etäällä siitä.
 - 2) Valvotun lentopaikan liikennealueella rullaavan ilma-aluksen on pysähdyttävä ja odotettava jokaisella kiitotieodotuspaikalla, ellei lähilennonjohto ole antanut nimenomaista selvitystä kiitotielle saapumiseen tai sen ylittämiseen.
 - 3) Liikennealueella rullaavan ilma-aluksen on pysähdyttävä ja odotettava jokaisen pysäytysvalorivin luona, jonka valot on sytytetty, ja se saa jatkaa matkaansa 2 alakohdan mukaisesti, kun valot on sammutettu.
 - 4) Henkilöiden ja ajoneuvojen liikkuminen lentopaikoilla
 - i) Lähilennonjohto on tarpeen mukaan valvottava henkilöiden ja ajoneuvojen, myös hinattavien ilma-alusten, liikkumista lentopaikan liikennealueella niihin taikka laskeutuviin, rullaaviin tai lentoon lähteviin ilma-aluksiin kohdistuvien vaarojen välttämiseksi.

- ii) Kun huonon näkyvyyden toimintamenetelmät ovat käytössä,
- A) lentopaikan liikennealueella toimivien henkilöiden ja ajoneuvojen määrä on rajoitettava välttämättömään minimiin, ja erityistä huomiota on kiinnitettävä vaatimuksiin, jotka koskevat mittarilaskutusjärjestelmän (ILS) tai mikroaaltolaskutusjärjestelmän (MLS) herkkyyden suojaamista, kun lentopaikalla suoritetaan kategorian II tai kategorian III tarkkuuslähestymisiä;
 - B) jollei iii alakohdasta muuta johdu, ajoneuvojen ja rullaavan ilma-alueen välisenä minimietäisyytenä on käytettävä lennonvarmistuspalvelun tarjoajan (ANSP) määrittämää ja toimivaltaisen viranomaisen hyväksymää etäisyyttä ottaen huomioon käytettävissä olevat apulaitteet;
 - C) jos samalla kiitotiellä suoritetaan jatkuvasti kategorian II tai kategorian III tarkkuuslähestymisiä sekä ILS- että MLS-järjestelmän avulla, on suojattava rajoittavampia ILS:n ja MLS:n kriittisiä ja herkkyyden alueita.
- iii) Hädässä olevan ilma-alueen avuksi ajaville pelastusajoneuvoille on annettava etusija suhteessa kaikkeen muuhun kenttäalueen liikenteeseen.
- iv) Jollei iii alakohdasta muuta johdu, liikennealueen ajoneuvoilta on edellytettävä seuraavien sääntöjen noudattamista:
- A) ajoneuvojen ja ilma-alueita hinaavien ajoneuvojen on väistettävä laskeutuvia, lentoon lähteviä, rullaavia tai hinattavia ilma-alueita;
 - B) ajoneuvojen on väistettävä muita ajoneuvoja, jotka hinaavat ilma-alueita;
 - C) ajoneuvojen on väistettävä muita ajoneuvoja ilmaliikennepalveluyksikön ohjeiden mukaisesti;
 - D) sen estämättä, mitä A, B ja C alakohdassa säädetään, ajoneuvojen ja ilma-alueita hinaavien ajoneuvojen on noudatettava lähilennonjohdon antamia ohjeita.

SERA.3215 Ilma-alusten valot

- a) Jollei e alakohdasta muuta johdu, kaikkien lennolla olevien ilma-alusten on käytettävä yöllä
- 1) varoitusvaloja, jotka on tarkoitettu kiinnittämään huomion ilma-alukseen; ja
 - 2) purjehdusvaloja, jotka on tarkoitettu osoittamaan ilma-alueen lentorataa havaitssijaan nähden, käyttämättä muita valoja, jos niitä voidaan helposti erehtyä pitämään tällaisina valoina; tai
 - 3) ilmapalloissa lentovaloja.
- b) Jollei e alakohdasta muuta johdu, yöllä
- 1) kaikkien lentopaikan kenttäalueella liikkuvien ilma-alusten on käytettävä purjehdusvaloja, jotka on tarkoitettu osoittamaan ilma-alueen lentorataa havaitssijaan nähden, käyttämättä muita valoja, jos niitä voidaan helposti erehtyä pitämään tällaisina valoina;
 - 2) kaikkien lentopaikan kenttäalueella olevien ilma-alusten on käytettävä valoja, jotka osoittavat niiden rakenteiden ulottuvuudet, jos se on käytännössä mahdollista ja elleivät ilma-alukset seiso paikallaan ja ole muutoin riittävästi valaistuja;
 - 3) kaikkien lentopaikan kenttäalueella rullaavien tai hinattavien ilma-alusten on käytettävä valoja, jotka on tarkoitettu kiinnittämään huomion ilma-alukseen; ja
 - 4) kaikkien lentopaikan kenttäalueella olevien ilma-alusten, joiden moottorit ovat käynnissä, on käytettävä tämän seikan ilmaisevia valoja.
- c) Jollei e alakohdasta muuta johdu, kaikkien lennolla olevien ilma-alusten, joissa on toimintakuntoiset varoitusvalot a alakohdan 1 alakohdan vaatimuksen täyttämiseksi, on käytettävä tällaisia valoja myös päivällä.

d) Jollei e alakohdasta muuta johdu, kaikkien ilma-alusten,

- 1) jotka rullaavat tai joita hinataan lentopaikan kenttäalueella ja ovat varustettuja varoitusvaloilla b alakohdan 3 alakohdan vaatimuksen täyttämiseksi tai
- 2) jotka ovat lentopaikan kenttäalueella ja ovat varustettuja b alakohdan 4 alakohdan vaatimuksen täyttämiseen tarkoitetuilla valoilla,

on käytettävä näitä valoja myös päivällä.

e) Ohjaaja saa sammuttaa tai himmentää mitkä tahansa vilkkuvat valot, jotka on asennettu a, b, c ja d alakohdan vaatimusten täyttämiseksi, jos ne tosiasiaa tai todennäköisesti

- 1) haittaavat tehtävien tyydyttävää suorittamista; tai
- 2) aiheuttavat ulkopuoliselle havaitsijalle haitallista häikäisyä.

SERA.3220 Jäljitellyt mittarilennot

Ilma-alus ei saa lentää jäljitellyissä mittarilento-olosuhteissa, ellei

- a) ilma-alukseen ole asennettu täydellisiä kaksoisohjaimia; ja
- b) toisella ohjaajan istuimella ole vaatimukset täyttävää ohjaajaa (jota kutsutaan tässä säännössä varmistusohjaajaksi), joka toimii varmistusohjaajana jäljitellyissä mittarilento-olosuhteissa lentävälle henkilölle. Varmistusohjaajalla on oltava riittävä mahdollisuus nähdä eteenpäin ja ilma-aluksen kummallekin puolelle tai ilma-aluksessa on oltava varmistusohjaajaan yhteyttä pitävä tehtävään kykenevä tähtystäjä siten sijoittuneena, että hänen näkökenttensä täydentää riittävästi varmistusohjaajan näkökenttää.

SERA.3225 Toiminta lentopaikalla ja sen läheisyydessä

Liikkuessaan lentopaikalla tai sen läheisyydessä ilma-aluksen on,

- a) tarkkailtava muuta lähiliikennettä yhteentörmäysten välttämiseksi;
- b) mukauduttava muiden ilma-alusten toimintaan tai pysyttävä erossa siitä;
- c) ilmapalloja lukuun ottamatta suoritettava kaikki kaarrot vasemmalle lähestyessään laskua varten ja lentoonlähdön jälkeen, ellei ole toisin määrätty tai ellei lennonjohto toisin ohjeista;
- d) ilmapalloja lukuun ottamatta suoritettava lasku ja lentoonlähtö vastatuuleen, ellei turvallisuussyistä tai kiitotiejärjestelyn tai muun liikenteen takia muuta suuntaa ole pidettävä parempana.

SERA.3230 Toiminta vedessä

- a) Kun kaksi ilma-alusta tai ilma-alus ja alus lähestyvät toisiaan ja on olemassa yhteentörmäysvaara, ilma-aluksen on liikkuessaan otettava tarkasti huomioon olosuhteet sekä toisen ilma-aluksen tai aluksen rajoitukset.
 - 1) *Leikkaavat kulkusuunnat.* Ilma-aluksen, jolla on toinen ilma-alus tai alus oikealla puolellaan, on väistettävä ja pysyttävä riittävän etäällä toisesta.
 - 2) *Vastakkaiset kulkusuunnat.* Ilma-aluksen, joka lähestyy toista ilma-alusta tai alusta vastakkaisesta tai lähes vastakkaisesta suunnasta, on muutettava ohjaussuuntaansa oikealle ja pysyttävä riittävän etäällä toisesta.
 - 3) *Saavuttaminen.* Toista ilma-alusta tai alusta saavuttavan ilma-aluksen on väistettävä ja muutettava ohjaussuuntaansa sekä pysyttävä riittävän etäällä toisesta.
 - 4) *Lasku ja lentoonlähtö.* Veteen laskevan tai vedestä lentoon lähtevän ilma-aluksen on mahdollisuuksiensa mukaan pysyttävä riittävän etäällä kaikista aluksista ja vältettävä haittaamasta niiden kulkua.

- b) *Vedessä olevan ilma-aluksen valot.* Yöllä tai toimivaltaisen viranomaisen määräämänä muuna aikana on kaikkien vedessä olevien ilma-alusten käytettävä valoja, jotka vaaditaan kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen estämiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa, tai jollei tällaisten valojen käyttö ole mahdollista, ilma-alusten on käytettävä ominaisuuksiltaan ja sijoitukseltaan mahdollisimman samankaltaisia valoja kuin kansainvälisissä säännöissä vaaditaan.

3 LUKU

Merkit

SERA.3301 Yleistä

- a) Havaitessaan tai vastaanottaessaan minkä tahansa lisäyksessä 1 esitetyn merkin ilma-aluksen on toimittava siten kuin mainitussa lisäyksessä annettu merkin selitys edellyttää.
- b) Lisäyksen 1 merkeillä on niitä käytettäessä kyseisessä lisäyksessä ilmoitettu merkitys. Niitä saa käyttää vain tähän tarkoitukseen eikä muita merkkejä, joita voitaisiin erehtyä pitämään tällaisina merkkeinä, saa käyttää.
- c) Merkinantajan/opastajan on antaessaan ilma-alukselle standardoituja opastusmerkkejä käytettävä lisäyksen 1 mukaisia merkkejä ja annettava ne selvästi ja täsmällisellä tavalla.
- d) Merkinantajan/opastajan tehtäviä saavat harjoittaa ainoastaan henkilöt, joilla on asiaa koskevassa unionin tai kansallisessa lainsäädännössä edellytetty koulutus, kelpoisuus ja hyväksyntä.
- e) Merkinantajan/opastajan on käytettävä selvästi erottuvaa fluoresoivaa tunnusliiviä, jotta ohjaamomiehistö voi tunnistaa hänet opastusmerkkejä antavaksi henkilöksi.
- f) Kaikkien maassa toimivien henkilöiden, jotka antavat merkkejä päivällä, on käytettävä päivänvalossa fluoresoivia sauvoja, pöytätennismailoja tai käsineitä. Yöllä ja huonon näkyvyyden vallitessa on käytettävä valaistuja sauvoja.

4 LUKU

Aika

SERA.3401 Yleistä

- a) Ajan ilmaisemiseen on käytettävä koordinoitua maailmanaikaa (Co-ordinated universal time, UTC) ja se on ilmoitettava keskiyöllä alkavan 24-tuntisen vuorokauden tunteina ja minuutteina sekä tarvittaessa sekunteina.
- b) Aika on tarkistettava ennen johdetun lennon aloittamista ja tarvittaessa lennon aikana.
- c) Jos aikatietaoa käytetään tiedonsiirtoyhteyteen perustuvaan viestintään, UTC-aika on ilmoitettava yhden sekunnin tarkkuudella.
- d) Aika ilmaliikennepalvelussa
- 1) Ennen kuin ilma-alus aloittaa rullauksen lentoonlähtöä varten, lentopaikan lähilennonjohdon on ilmoitettava ilma-aluksen ohjaajalle tarkka kellonaika, ellei käytössä ole järjestelyjä, joiden turvin ohjaaja saa tiedon muista lähteistä. Ilmaliikennepalveluyksiköiden on lisäksi ilmoitettava ilma-alukselle tarkka aika pyynnöstä. Aika on ilmoitettava vähintään lähimmän minuutin tarkkuudella.

4 JAKSO

Lentosuunnitelmat

SERA.4001 Lentosuunnitelman esittäminen

- a) Ilmaliikennepalveluyksiköille aiotusta lennosta tai sen osasta annettavat tiedot on esitettävä lentosuunnitelman muodossa. Ilmaisulla 'lentosuunnitelma' tarkoitetaan joko kaikkia lentosuunnitelman kuvauksen mukaisia ja koko lentoreitin kattavia tietoja tai pelkästään niitä tietoja, jotka ovat tarpeen selvityksen saamiseksi lennon osaa, kuten lentoväylän poikki lentämistä tai valvotulla lentopaikalla tapahtuvaa lentoonlähtöä tai laskua varten.
- b) Lentosuunnitelma on esitettävä ennen
- 1) jokaista lentoa tai lennon osaa, jolle annetaan lennonjohtopalvelua;

- 2) jokaista neuvontailmatilassa suoritettavaa IFR-lentoa;
 - 3) jokaista toimivaltaisen viranomaisen erikseen määräämillä alueilla tai reiteillä suoritettavaa lentoa lentotiedotuspalvelun, hälytyspalvelun sekä etsintä- ja pelastuspalvelun helpottamiseksi;
 - 4) jokaista toimivaltaisen viranomaisen erikseen määräämillä alueilla tai reiteillä suoritettavaa lentoa asianomaisten sotilastoimielinten tai naapurivaltioiden ilmaliikennepalveluyksiköiden kanssa tehtävän yhteistyön helpottamiseksi, jotta voidaan välttää mahdollinen lentoon puuttuminen tunnistamista varten;
 - 5) jokaista lentoa valtakunnanrajan yli, elleivät asianomaiset valtiot ole toisin määränneet;
 - 6) jokaista yöllä suoritettavaksi suunniteltua lentoa, jos se suuntautuu pois lentopaikan läheisyydestä.
- c) Lentosuunnitelma on esitettävä ennen lähtöä ilmaliikennepalveluorganisaation tai lennon aikana asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle tai ilma-aluksen ja maa-aseman välisen radioliikenteen valvonta-asemalle, ellei ole tehty järjestelyjä toistuvaislentosuunnitelmien esittämiseksi.
- d) Sellaista lentoa varten, joka on suunniteltu suoritettavaksi valtakunnanrajan yli tai jolle suunnitellaan annettavan lennonjohtopalvelua tai ilmaliikenteen neuvontapalvelua, on esitettävä lentosuunnitelma vähintään 60 minuuttia ennen lähtöä tai, jos lentosuunnitelma esitetään lennon aikana, niin hyvissä ajoin, että asianomainen ilmaliikennepalveluyksikkö saa sen vähintään 10 minuuttia ennen ilma-aluksen arvioitua saapumista
- 1) kohtaan, jossa se aikoo tulla lennonjohtoalueelle tai neuvontailmatilaan; tai
 - 2) kohtaan, jossa se aikoo lentää lentoväylän tai neuvontareitin poikki.

SERA.4005 Lentosuunnitelman sisältö

- a) Lentosuunnitelman on sisällettävä niitä seuraavia kohtia koskevat tiedot, jotka toimivaltainen viranomainen on katsonut merkityksellisiksi:
- 1) Ilma-aluksen tunnus
 - 2) Lentosäännöt ja lennon tyyppi
 - 3) Ilma-alusten lukumäärä ja tyyppi (tyypit) sekä pyörrevaluokka
 - 4) Laitteet
 - 5) Lähtölentopaikka tai -toimintapaikka
 - 6) Arvioitu liikkeellelähtöaika
 - 7) Matkalentonopeus (-nopeudet)
 - 8) Matkalentokorkeus (-korkeudet)
 - 9) Noudatettava reitti
 - 10) Määrälentopaikka tai -toimintapaikka ja arvioitu kokonaislentoaika
 - 11) Varalentoaika (-paikat) tai -toimintapaikka (-paikat)
 - 12) Polttoainemäärän mukainen toiminta-aika
 - 13) Ilma-aluksessa olevien henkilöiden kokonaislukumäärä
 - 14) Häätä- ja pelastautumisvarusteet
 - 15) Muut tiedot.

- b) Kun lentosuunnitelma esitetään lennon aikana, lähtölentopaikaksi tai -toimintapaikaksi ilmoitetaan paikka, josta on tarvittaessa saatavissa lisätietoja lennosta. Lisäksi arvioidun liikkeellelähetyksen sijasta esitettävänä tietona ilmoitetaan saapumisaika sen reitin ensimmäiseen kohtaan, jota lentosuunnitelma koskee.

SERA.4010 Lentosuunnitelman täyttäminen

- a) Lentosuunnitelmassa on oltava soveltuvin osin tiedot kohtaan "Varalentoaika (-paikat) tai -toimintapaikka (-paikat)" saakka, tämä mukaan luettuna, koko reitistä tai reitin siitä osasta, jota varten lentosuunnitelma esitetään.
- b) Lisäksi siinä on oltava soveltuvin osin tiedot kaikista muista kohdista silloin, kun toimivaltainen viranomaisella on niin määrännyt tai kun lentosuunnitelman esittäjä muutoin pitää sitä tarpeellisena.

SERA.4015 Lentosuunnitelman muutokset

- a) Jollei SERA.8020 kohdan b alakohdan säännöksistä muuta johdu, kaikki muutokset IFR-lentoa tai johdettua VFR-lentoa varten esitettyyn lentosuunnitelmaan on ilmoitettava mahdollisimman pian asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle. Muista VFR-lennoista on ilmoitettava lentosuunnitelman merkittävät muutokset mahdollisimman pian asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle.
- b) Jos ennen lentoa annetut tiedot polttoainemäärän mukaisesta toiminta-ajasta tai ilma-alueella olevien henkilöiden kokonaislukumäärästä eivät pidä lähtöhetkellä paikkaansa, nämä poikkeamat on katsottava lentosuunnitelman merkittäviksi muutoksiksi ja siten ilmoitettava.

SERA.4020 Lentosuunnitelman päättäminen

- a) Jokaisesta lennosta, josta on esitetty lentosuunnitelma koko lentoa varten tai jäljellä olevaa määrälentopaikalle päättyvää lennon osaa varten, on tehtävä saapumisilmoitus henkilökohtaisesti, radiopuhelimitse, datamuodossa tai muilla toimivaltaisen viranomaisen määrittelemillä tavoilla mahdollisimman pian laskun jälkeen saapumislentopaikan asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle.
- 1) Saapumisilmoitusta ei tarvitse antaa laskun jälkeen, kun lentopaikalla annetaan ilmaliikennepalvelua ja radiopuhelinliikenteestä tai näkömerkeistä ilmenee, että lasku on havaittu.
- b) Lentosuunnitelma, joka on esitetty vain muuta kuin jäljellä olevaa määrälentopaikalle päättyvää lennon osaa varten, on vaadittaessa päätettävä tekemällä ilmoitus asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle.
- c) Kun saapumislentopaikalla tai -toimintapaikalla ei ole ilmaliikennepalveluyksikköä, saapumisilmoitus on, jos se vaaditaan, tehtävä mahdollisimman pian laskun jälkeen ja nopeimmalla käytettävissä olevalla tavalla lähimmälle ilmaliikennepalveluyksikölle.
- d) Kun saapumislentopaikan tai -toimintapaikan viestitysmahdollisuuksien tiedetään olevan riittämättömät eikä saapumisilmoitusta voida toimittaa laskun jälkeen muullakaan tavoin, ilma-alueella on, mikäli mahdollista, lähetettävä välittömästi ennen laskua saapumisilmoitusta vastaava viesti asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle, jos saapumisilmoitus vaaditaan. Yleensä tämä viesti lähetetään sitä ilmaliikennepalveluyksikköä palvelevalle ilmailuasemalle, joka vastaa lentotiedotusalueesta, jolla ilma-alue liikennöi.
- e) Ilma-alueiden saapumisilmoituksiin on sisällyttävä seuraavat tiedot:
- 1) ilma-alueen tunnus;
 - 2) lähtölentopaikka tai -toimintapaikka;
 - 3) määrälentopaikka tai -toimintapaikka (vain, jos se ei ole sama kuin saapumislentopaikka);
 - 4) saapumislentopaikka tai -toimintapaikka;
 - 5) saapumisaika.

5 JAKSO

Näkösääolosuhteet, näkölentosäännöt, erityis-VFR- ja mittarilentosäännöt**SERA.5001 Näkyvyyttä ja etäisyyttä pilvestä koskevat VMC-minimit**

Näkyvyyttä ja etäisyyttä pilvestä koskevat VMC-minimit esitetään taulukossa S5-1.

Taulukko S5-1 (*)			
Korkeus	Ilmatilaluokka	Lentonäkyvyys	Etäisyys pilvestä
3 050 m (10 000 ft) AMSL ja sen yläpuolella	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m vaakasuoraan 300 m (1 000 ft) pystysuoraan
Alle 3 050 m (10 000 ft) AMSL ja yli 900 m (3 000 ft) AMSL tai yli 300 m (1 000 ft) maastosta, sen mukaan kumpi näistä on ylempi	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m vaakasuoraan 300 m (1 000 ft) pystysuoraan
Enintään 900 m (3 000 ft) AMSL tai 300 m (1 000 ft) maastosta, sen mukaan kumpi näistä on ylempi	A (**) B C D E	5 km	1 500 m vaakasuoraan 300 m (1 000 ft) pystysuoraan
	F G	5 km (***)	Selvästi erossa pilvestä ja maan tai veden pinta näkyvisä

(*) Kun siirtokorkeus on alle 3 050 metriä (10 000 jalkaa) keskimääräisestä merenpinnasta (AMSL), 10 000 jalan sijasta on käytettävä lentopintaa 100.

(**) Ilmatilaluokan A VMC-minimit on otettu mukaan taulukkoon opastukseksi ohjaajille, mutta tämä ei tarkoita VFR-lentojen olevan sallittuja ilmatilaluokassa A.

(***) Kun toimivaltainen viranomainen niin määrää,

a) vähintään 1 500 metriin alennetut lentonäkyvydet voidaan sallia lennoille, jotka suoritetaan:

- 1) enintään 140 solmun mittarinopeudella (IAS), jotta ohjaajalla on riittävä mahdollisuus tarkkailla muuta liikennettä ja esteitä ajoissa yhteentörmäyksen välttämiseksi; tai
- 2) olosuhteissa, joissa muun liikenteen kohtaamisen mahdollisuus on yleensä vähäinen, esim. vähäisen liikenteen alueilla ja lentotyössä matalalla lentokorkeudella.

b) HELIKOPTERIEIN voidaan sallia liikennöivän alle 1 500 metrin mutta vähintään 800 metrin lentonäkyvydessä, jos niitä lennetään sellaisella nopeudella, jolla muuta liikennettä tai esteitä on mahdollista tarkkailla riittävän ajoissa yhteentörmäyksen välttämiseksi. Alle 800 metrin lentonäkyvydet voidaan sallia erityistapauksissa, kuten lääkintälentokoneilla, etsintä- ja pelastustoiminnassa ja palontorjunnassa.

SERA.5005 Näkölentosäännöt

a) VFR-lennot on suoritettava olosuhteissa, joissa näkyvyys ja etäisyys pilvestä ovat yhtä suuret tai suuremmat kuin taulukossa S5-1 esitetään, paitsi jos lento suoritetaan erityis-VFR-lentona.

b) Ellei lennonjohtoyksiköltä ole saatu erityis-VFR-selvitystä, VFR-lento ei saa lähteä lähialueella lentopaikalta tai laskea sinne taikka saapua lähiliikennevyöhykkeelle tai laskukierokseen, kun kyseisellä lentopaikalla raportoidut sääolosuhteet ovat alle seuraavien vähimmäisvaatimusten:

- 1) pilvikorkeus on vähemmän kuin 450 metriä (1 500 jalkaa); tai
- 2) näkyvyys maassa on vähemmän kuin 5 kilometriä.

c) Kun toimivaltainen viranomainen niin määrää, VFR-lennot voidaan sallia yöllä seuraavin edellytyksin:

- 1) jos poistutaan lentopaikan läheisyydestä, on esitettävä lentosuunnitelma SERA.4001 kohdan b alakohdan 6 alakohdan mukaisesti;
- 2) lennoilla on muodostettava kaksisuuntainen viestintäyhteys ja pidettävä sitä yllä asianmukaisella ATS-yhteydenpito-kanavalla, jos sellainen on käytettävissä;
- 3) on sovellettava taulukossa S5-1 esitettyjä näkyvyyttä ja etäisyyttä pilvestä koskevia VMC-minimejä, kuitenkin siten, että
 - i) pilvikorkeus ei saa olla vähemmän kuin 450 metriä (1 500 jalkaa);

- ii) taulukossa S5-1 olevassa a ja b kohdassa esitettyjä alennettua lentonäkyvyyttä koskevia säännöksiä ei sovelleta, paitsi c alakohdan 4 alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa;
 - iii) ilmatilaluokissa B, C, D, E, F ja G enintään 900 metrin (3 000 jalkaa) korkeudella merenpinnasta tai 300 metrin (1 000 jalkaa) korkeudella maastosta, sen mukaan kumpi näistä on ylempi, ohjaajan on säilytettävä jatkuva näköyhteys maan tai veden pintaan;
 - iv) helikopterilennoilla ilmatilaluokissa F ja G enintään 900 metrin (3 000 jalkaa) korkeudella keskimääräisestä merenpinnasta tai 300 metrin (1 000 jalkaa) korkeudella maastosta, sen mukaan kumpi näistä on ylempi, lentonäkyvyyden on oltava vähintään 3 kilometriä, edellyttäen että ohjaaja säilyttää jatkuvan näköyhteyden maan tai veden pintaan ja helikopteria lennetään sellaisella nopeudella, jolla muuta liikennettä tai esteitä on mahdollista tarkkailla riittävän ajoissa yhteentörmäyksen välttämiseksi; ja
 - v) toimivaltainen viranomainen voi vuoristoisella alueella määrätä suurempia näkyvyyttä ja etäisyyttä pilvestä koskevia VMC-minimejä;
- 4) helikoptereille voidaan sallia erityistapauksissa, kuten lääkintälennoilla, etsintä- ja pelastustoiminnassa ja palontorjunnassa, 3 alakohdassa esitettyjä alhaisempia pilvikorkeutta, näkyvyyttä ja etäisyyttä pilvestä koskevia minimejä;
- 5) yöllä suoritettava VFR-lento on, paitsi jos se on välttämätöntä lentoonlähdön tai laskun vuoksi tai jos toimitaan toimivaltaisen viranomaisen erityisellä luvalla, lennettävä korkeudella, joka ei alita yli lennettävän valtion vahvistamaa minimilentokorkeutta, tai jos tällaista minimilentokorkeutta ei ole vahvistettu:
- i) ylänkö- tai vuoristoalueilla korkeudella, joka on vähintään 600 metriä (2 000 jalkaa) ylempänä kuin korkein este 8 kilometrin säteellä ilma-aluksen arvioidusta sijainnista;
 - ii) muilla kuin i alakohdassa tarkoitetuilla alueilla korkeudella, joka on vähintään 300 metriä (1 000 jalkaa) ylempänä kuin korkein este 8 kilometrin säteellä ilma-aluksen arvioidusta sijainnista.
- d) Ellei toimivaltainen viranomainen ole asetuksen (EY) N:o 730/2006 mukaisesti muuta hyväksynyt, VFR-lentoja ei saa suorittaa
- 1) lentopinnan 195 yläpuolella;
 - 2) transsoonisilla ja ylisoonisilla nopeuksilla.
- e) VFR-lentojen suorittamiseen lentopinnan FL 285 yläpuolella ei saa antaa lupaa, kun lentopinnan 290 yläpuolella sovelletaan 300 metrin (1 000 jalan) korkeusporrastusminimiä.
- f) Paitsi jos se on välttämätöntä lentoonlähdön tai laskun vuoksi tai jos toimitaan toimivaltaisen viranomaisen luvalla, VFR-lentoa ei saa suorittaa:
- 1) asutuskeskusten tiheästi asuttujen osien tai ulkosalle kokoontuneen väkijoukon yläpuolella korkeudella, joka on vähemmän kuin 300 metriä (1 000 jalkaa) ilma-aluksesta 600 metrin säteellä olevan korkeimman esteen yläpuolella;
 - 2) muissa kuin 1 alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa korkeudella, joka on vähemmän kuin 150 metriä (500 jalkaa) maan tai veden pinnasta tai 150 metriä (500 jalkaa) ilma-aluksesta 150 metrin (500 jalan) säteellä olevan korkeimman esteen yläpuolella.
- g) Jollei lennonjohtoselvityksissä toisin ilmoiteta tai jollei toimivaltainen viranomainen toisin määrää, VFR-matkalentojen vaakalento-osalla lennettäessä ylempänä kuin 900 metrin (3 000 jalan) korkeudella maan tai veden pinnasta, tai toimivaltaisen viranomaisen määräämästä korkeammasta vertailutasosta, on noudatettava lisäyksessä 3 olevan matkalentokorkeustaulukon mukaisia lentosuuntien edellyttämiä matkalentokorkeuksia.
- h) VFR-lennoilla on noudatettava 8 jakson säännöksiä,
- 1) ilmatilaluokissa B, C ja D;
 - 2) valvotun lentopaikan lähiliikenteessä; tai
 - 3) kun kyseessä on erityis-VFR-lento.
- i) VFR-lennoilla toimivaltaisen viranomaisen SERA.4001 kohdan b alakohdan 3 tai 4 alakohdan mukaisesti erikseen määräämillä alueilla tai reiteillä on kuunneltava jatkuvasti asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvaa ilma-alusten ja maa-aseman välistä puheviestintää ja tarvittaessa annettava paikkailmoitus lentotiedotuspalvelua antavalle ilmailukennepalveluyksikölle.

- j) Näkölentosaäntöjen mukaan lentävän ilma-aluksen, joka haluaa siirtyä noudattamaan mittarilento-sääntöjä, on
- 1) mikäli lentosuunnitelma on esitetty, ilmoitettava tarpeelliset muutokset voimassa olevaan lentosuunnitelmaan; tai
 - 2) kuten SERA.4001 kohdan b alakohdassa vaaditaan, esitettävä lentosuunnitelma asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle mahdollisimman pian ja saatava selvitys ennen IFR-lennon aloittamista valvotussa ilmatilassa.

SERA.5010 Erityis-VFR-lennot lähialueilla

Erityis-VFR-lennoille voidaan antaa lennonjohtoselvityksellä lupa liikennöintiin lähialueella. Lukuun ottamatta tilanteita, joissa toimivaltainen viranomaisena antaa luvan helikopterilennoille erityistapauksissa, kuten lääkintälennot, etsintä- ja pelastustoiminta ja palontorjunta, on noudatettava seuraavia lisäehtoja:

- a) ilma-aluksen ohjaaja:
- 1) ilma-alus on pidettävä selvästi erossa pilvestä ja maan tai veden pinta näkyvissä;
 - 2) lentonäkyvyyden on oltava vähintään 1 500 metriä tai helikopterilennoilla vähintään 800 metriä;
 - 3) mittarinopeus saa olla enintään 140 solmua, jotta ohjaajalla on riittävä mahdollisuus tarkkailla muuta liikennettä ja esteitä ajoissa yhteentörmäyksen välttämiseksi; ja
- b) lennonjohto:
- 1) lennon saa suorittaa vain päiväsaikaan, ellei toimivaltainen viranomaisena ole antanut muuhun lupaa;
 - 2) näkyvyyden maassa on oltava vähintään 1 500 metriä tai helikopterilennoilla vähintään 800 metriä;
 - 3) pilvikorkeuden on oltava vähintään 180 metriä (600 jalkaa).

SERA.5015 Mittarilentosäännöt (IFR) – Kaikkia IFR-lentoja koskevat säännöt

a) Ilma-aluksen varustus

Ilma-alus on oltava varustettu sellaisin mittarein ja suunnistuslaittein, jotka ovat lennettävällä reitillä tarpeen ja sovellettavan lentotoimintaa koskevan lainsäädännön mukaisia.

b) Minimilentokorkeudet

IFR-lento on, paitsi jos se on välttämätöntä lentoonlähdon tai laskun vuoksi tai jos toimitaan toimivaltaisen viranomaisen erityisellä luvalla, lennettävä korkeudella, joka ei alita yli lennettävän valtion vahvistamaa minimilentokorkeutta, tai jos tällaista minimilentokorkeutta ei ole vahvistettu:

- 1) ylänkö- tai vuoristoalueilla korkeudella, joka on vähintään 600 metriä (2 000 jalkaa) ylempänä kuin korkein este 8 kilometrin säteellä ilma-aluksen arvioidusta sijainnista;
- 2) muilla kuin 1 alakohdassa tarkoitetuilla alueilla korkeudella, joka on vähintään 300 metriä (1 000 jalkaa) ylempänä kuin korkein este 8 kilometrin säteellä ilma-aluksen arvioidusta sijainnista.

c) IFR-lennon muuttaminen VFR-lennoksi

- 1) Jos mittarilentosaäntöjen mukaan lennettävällä ilma-aluksella on päätetty siirtyä noudattamaan näkölentosaäntöjä, asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle on nimenomaisesti ilmoitettava IFR-lennon lopettamisesta ja lisäksi on ilmoitettava voimassa olevaan lentosuunnitelmaan tehtävät muutokset.
- 2) Mittarilentosaäntöjen mukaan lennettävällä ilma-aluksella ei saa näköolosuhteissa lennettäessä tai kohdattaessa tällaisia olosuhteita lopettaa IFR-lentoa, jollei ole ennakoitavissa ja tarkoituksena, että lentoa jatketaan kohtuullinen aika keskeytymättä näköolosuhteissa.

SERA.5020 IFR – Valvotussa ilmatilassa suoritettavia IFR-lentoja koskevat säännöt

- a) IFR-lennoilla valvotussa ilmatilassa on noudatettava 8 jakson säännöksiä.
- b) Matkalennolla valvotussa ilmatilassa suoritettava IFR-lento on lennettävä matkalentokorkeudella, tai jos ilmaliikenne-palveluyksikkö on antanut luvan käyttää matkanousutekniikkaa, sellaisten kahden lentokorkeuden välillä tai sellaisen lentokorkeuden yläpuolella, jotka on valittu lisäyksen 3 matkalentokorkeustaulukosta; siinä säädettyä lentokorkeuksien riippuvuutta lentosuunnasta ei kuitenkaan sovelleta, mikäli lennonjohtoselvityksessä toisin osoitetaan tai toimivaltaisen viranomaisen ilmailukäsikirjassa muuta esitetään.

SERA.5025 IFR – Valvotun ilmatilan ulkopuolella suoritettavia IFR-lentoja koskevat säännöt

- a) Matkalentokorkeudet

Matkalennolla valvotun ilmatilan ulkopuolella suoritettava IFR-lento on lennettävä lisäyksessä 3 olevan matkalentokorkeustaulukon mukaisella lentosuunnan edellyttämällä matkalentokorkeudella, jollei toimivaltainen viranomainen toisin määrää 900 metrin (3 000 jalan) korkeudella keskimääräisestä merenpinnasta tai alempana suoritettavien lentojen osalta.

- b) Yhteydenpito

IFR-lennoilla valvotun ilmatilan ulkopuolella toimivaltaisen viranomaisen SERA.4001 kohdan b alakohdan 3 tai 4 alakohdan mukaisesti erikseen määräämillä alueilla tai reiteillä on kuunneltava jatkuvasti asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvaa ilma-alusten ja maa-aseman välistä puheviestintää ja tarvittaessa aikaansaattava kaksisuuntainen viestintäyhteys lentotiedotuspalvelua antavaan ilmaliikennepalveluyksikköön.

- c) Paikkailmoitukset

Valvotun ilmatilan ulkopuolella suoritettavilla IFR-lennoilla on annettava paikkailmoitus silloin, kun toimivaltainen viranomainen edellyttää asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvan ilma-alusten ja maa-aseman välisen puheviestinnän jatkuvaa kuuntelua ja kaksisuuntaisen viestintäyhteyden aikaansaamista lento-tiedotuspalvelua antavaan ilmaliikennepalveluyksikköön tarvittaessa. Paikkailmoitus on annettava siten kuin SERA.8025 kohdassa on säädetty johdettuja lentoja varten.

6 JAKSO**Ilmatilaluokitus****SERA.6001 Ilmatilojen luokittelu**

Jäsenvaltioiden on tarpeidensa mukaisesti luokiteltava ilmatila seuraavan ilmatilaluokituksen ja lisäyksen 4 mukaisesti:

- a) *Luokka A.* Vain IFR-lennot sallitaan. Kaikille lennoille annetaan lennonjohtopalvelua ja ne porrastetaan. Kaikilla lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. Kaikille lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys.
- b) *Luokka B.* IFR- ja VFR-lennot sallitaan. Kaikille lennoille annetaan lennonjohtopalvelua ja ne porrastetaan. Kaikilla lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. Kaikille lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys.
- c) *Luokka C.* IFR- ja VFR-lennot sallitaan. Kaikille lennoille annetaan lennonjohtopalvelua, ja IFR-lennot porrastetaan muihin IFR-lentoihin ja VFR-lentoihin. VFR-lennot porrastetaan IFR-lentoihin, ja ne saavat liikenneilmoituksen muista VFR-lennoista sekä liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä. Kaikilla lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. VFR-lennoilla nopeusrajoitus on 250 solmua mittarinopeutta (IAS) alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa keskimääräisen merenpinnan yläpuolella (AMSL), paitsi jos toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt poikkeuksia sellaisten ilma-alustyyppien osalta, jotka eivät teknisistä tai turvallisuuteen liittyvistä syistä voi ylläpitää tällaista nopeutta. Kaikille lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys.
- d) *Luokka D.* IFR- ja VFR-lennot sallitaan, ja kaikille lennoille annetaan lennonjohtopalvelua. IFR-lennot porrastetaan muihin IFR-lentoihin, ja ne saavat liikenneilmoituksen VFR-lennoista sekä liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä. VFR-lennot saavat liikenneilmoituksen kaikista muista lennoista sekä liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä. Kaikilla lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys, ja nopeusrajoitus on kaikilla lennoilla 250 solmua mittarinopeutta (IAS) alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa keskimääräisen merenpinnan yläpuolella (AMSL), paitsi jos toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt poikkeuksia sellaisten ilma-alustyyppien osalta, jotka eivät teknisistä tai turvallisuuteen liittyvistä syistä voi ylläpitää tällaista nopeutta. Kaikille lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys.

- e) *Luokka E.* IFR- ja VFR-lennot sallitaan. IFR-lennoille annetaan lennonjohtopalvelua ja ne porrastetaan muihin IFR-lentoihin. Kaikki lennot saavat liikenneilmoitukset, jos se on tarkoituksenmukaista. IFR-lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. Nopeusrajoitus on kaikilla lennoilla 250 solmua mittarinopeutta (IAS) alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa keskimääräisen merenpinnan yläpuolella (AMSL), paitsi jos toimivaltainen viranomais on hyväksynyt poikkeuksia sellaisten ilma-alustyyppien osalta, jotka eivät teknisistä tai turvallisuuteen liittyvistä syistä voi ylläpitää tällaista nopeutta. Kaikille IFR-lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys. Luokkaa E ei käytetä lähialueilla.
- f) *Luokka F.* IFR- ja VFR-lennot sallitaan. Kaikki osallistuvat IFR-lennot saavat ilmaliikenteen neuvontapalvelua, ja kaikki lennot saavat pyynnöstä lentotiedotuspalvelua. Neuvontapalvelua saavilla IFR-lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys, ja kaikilla IFR-lennoilla on kyettävä muodostamaan ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. Nopeusrajoitus on kaikilla lennoilla 250 solmua mittarinopeutta (IAS) alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa keskimääräisen merenpinnan yläpuolella (AMSL), paitsi jos toimivaltainen viranomais on hyväksynyt poikkeuksia sellaisten ilma-alustyyppien osalta, jotka eivät teknisistä tai turvallisuuteen liittyvistä syistä voi ylläpitää tällaista nopeutta. Lennonjohtoselvitystä ei vaadita.
- g) *Luokka G.* IFR- ja VFR-lennot sallitaan, ja ne saavat pyynnöstä lentotiedotuspalvelua. Kaikilla IFR-lennoilla on kyettävä muodostamaan ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. Nopeusrajoitus on kaikilla lennoilla 250 solmua mittarinopeutta (IAS) alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa keskimääräisen merenpinnan yläpuolella (AMSL), paitsi jos toimivaltainen viranomais on hyväksynyt poikkeuksia sellaisten ilma-alustyyppien osalta, jotka eivät teknisistä tai turvallisuuteen liittyvistä syistä voi ylläpitää tällaista nopeutta. Lennonjohtoselvitystä ei vaadita.
- h) Luokan F käyttöä pidetään väliaikaisena toimenpiteenä, kunnes se voidaan korvata muulla luokituksella.

SERA.6005 Radioyhteyttä ja SSR-toisiotutkavastainta koskevat vaatimukset

- a) Radiovyöhyke (RMZ-vyöhyke)
- 1) VFR-lennoilla, jotka liikennöivät ilmatilaluokkien E, F tai G osissa, ja IFR-lennoilla, jotka liikennöivät ilmatilaluokkien F tai G osissa, jotka toimivaltainen viranomais on nimennyt radiovyöhykkeeksi (RMZ-vyöhykkeeksi), on kuunneltava jatkuvasti asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvaa ilma-alusten ja maa-aseman välistä puheviestintää ja muodostettava tarvittaessa kaksisuuntainen viestintäyhteys, ellei lennonvarmistuspalvelun tarjoaja ole toisin määrännyt kyseisen ilmatilan osalta.
 - 2) Ennen saapumista radiovyöhykkeelle ilma-aluksen ohjaajan on lähetettävä asianmukaisella yhteydenpitokanavalla avauskutsu, joka sisältää kutsun kohteena olevan aseman nimen, kutsumerkin, ilma-alustyyppin, sijainnin, lentopinnan, lennon aikomukset ja muut toimivaltaisen viranomaisen määräämät tiedot.
- b) Transponderivyöhyke (TMZ-vyöhyke)
- 1) Kaikilla lennoilla, jotka liikennöivät ilmatilassa, jonka toimivaltainen viranomais on nimennyt transponderivyöhykkeeksi (TMZ-vyöhyke), on oltava käytössä SSR-toisiotutkavastain, joka toimii A- ja C-moodissa tai S-moodissa, ellei lennonvarmistuspalvelun tarjoaja ole toisin määrännyt kyseisen ilmatilan osalta.
- c) Radiovyöhykkeeksi tai transponderivyöhykkeeksi nimetyt ilmatilat on vahvistettava asianmukaisesti ilmailukäsikirjoissa (Aeronautical Information Publications).

7 JAKSO

Ilmaliikennepalvelu

SERA.7001 Yleistä – Ilmaliikennepalvelun tavoitteet

Ilmaliikennepalvelun tavoitteena on:

- a) estää ilma-alusten väliset yhteen törmäykset;
- b) estää ilma-alusten törmäminen esteisiin lentopaikan liikennealueella;
- c) edistää ja ylläpitää ilmaliikennevirtojen sujuvuutta;
- d) antaa hyödyllisiä neuvoja ja tietoja lentojen turvallista ja tehokasta suorittamista varten;
- e) ilmoittaa asianomaisille organisaatioille etsintä- ja pelastustarpeesta olevista ilma-aluksista ja auttaa näitä organisaatioita tarpeen mukaan.

SERA.7005 Lentotoiminnan harjoittajan ja ilmaliikennepalvelun välinen koordinointi

- a) Tehtäviään hoitaessaan ilmaliikennepalveluyksikön on otettava asianmukaisesti huomioon lentotoiminnan harjoittajien vaatimukset, jotka johtuvat niiden velvoitteista, sellaisina kuin ne täsmennetään asiaankuuluvassa lentotoimintaa koskevassa unionin lainsäädännössä, ja annettava lentotoiminnan harjoittajien pyynnöstä niille tai niiden nimeämille edustajille sellaiset saatavilla olevat tiedot, joiden avulla ne tai niiden nimeämät edustajat voivat täyttää velvoitteensa.
- b) Jos lentotoiminnan harjoittaja sitä pyytää, ilmaliikennepalveluyksikön saamat viestit (myös paikkailmoitukset), jotka liittyvät sen ilma-aluksen liikennöintiin, jonka operatiivisesta hallinnasta kyseinen lentotoiminnan harjoittaja vastaa, on mahdollisuuksien mukaan annettava välittömästi lentotoiminnan harjoittajan tai sen nimeämän edustajan saataville paikallisesti sovittujen menettelyjen mukaisesti.

8 JAKSO

Lennonjohtopalvelu**SERA.8001 Saatavuus**

Lennonjohtopalvelua annetaan

- a) kaikille IFR-lennoille ilmatilaluokissa A, B, C, D ja E;
- b) kaikille VFR-lennoille ilmatilaluokissa B, C ja D;
- c) kaikille erityis-VFR-lennoille;
- d) kaikelle lähiliikenteelle valvotuilla lentopaikoilla.

SERA.8005 Lennonjohtopalvelun toiminta

- a) Lennonjohtopalvelun antamiseksi lennonjohtoelimen on
- 1) saatava tieto kunkin ilma-aluksen aiotuista liikkeistä tai niistä poikkeamisesta sekä ajantasainen tieto kunkin ilma-aluksen tosiasiallisesta etenemisestä;
 - 2) määritettävä saamiensa tietojen pohjalta tiedossa olevien ilma-alusten sijainnit suhteessa toisiinsa;
 - 3) annettava selvityksiä ja tietoa lennonjohtovastuullaan olevien ilma-alusten yhteentörmäysten estämiseksi sekä ilma-liikennevirtojen sujuvuuden ja täsmällisyyden varmistamiseksi;
 - 4) koordinoitava selvitykset tarvittaessa muiden elinten kanssa
 - i) aina kun ilma-alus voisi muutoin olla vaarassa törmätä muiden elinten lennonjohtovastuulla olevaan liikenteeseen;
 - ii) ennen kuin ilma-alusta koskeva lennonjohtovastuu siirtyy näille muille elimille.
- b) Lennonjohtoelinten antamien selvitysten avulla on porrastettava
- 1) kaikki lennot keskenään ilmatilaluokissa A ja B;
 - 2) IFR-lennot keskenään ilmatilaluokissa C, D ja E;
 - 3) IFR-lennot VFR-lentoihin ilmatilaluokassa C;
 - 4) IFR-lennot erityis-VFR-lentoihin;
 - 5) erityis-VFR-lennot keskenään, ellei toimivaltainen viranomainen ole toisin määrännyt;

lento voidaan kuitenkin selvittää säilyttämään oma porrastus tietyllä lennon osalla alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa nousu- tai laskeutumisvaiheessa päivällä näkösääolosuhteissa, jos ilma-aluksen ohjaaja sitä pyytää ja toisen ilma-aluksen ohjaaja sen hyväksyy ja jos toimivaltainen viranomainen on niin määrännyt edellä b alakohdassa tarkoitettujen tilanteiden osalta ilmatilaluokissa D ja E.

c) Lukuun ottamatta tapauksia, joissa porrastusminimejä voidaan pienentää lentopaikkojen läheisyydessä, lennonjohtojen on saatava aikaan porrastus vähintään toisella seuraavista tavoista:

- 1) korkeusporrastus, joka saavutetaan osoittamalla eri lentopinnat, jotka on valittu tämän asetuksen liitteen lisäyksessä 3 olevasta matkalentokorkeustaulukosta; siinä määrättyä lentopintojen vastaavuutta lentosuuntiin ei kuitenkaan sovelleta, jos asiaankuuluviissa ilmailutiedotusjulkaisuissa tai lennonjohtoselvityksessä on toisin ilmoitettu. Nimellinen korkeusporrastusminimi on 300 metriä (1 000 jalkaa) lentopinnalla 410 ja sen alapuolella ja 600 metriä (2 000 jalkaa) tämän lentopinnan yläpuolella;
- 2) vaakasuora porrastus, joka saavutetaan varmistamalla
 - i) pitkittäisporrastus säilyttäen samalla lentosuunnalla tai leikkaavilla tai vastakkaisilla lentosuunnilla lentävien ilma-alusten välillä tietty aikana tai etäisyytenä ilmaistu välimatka; tai
 - ii) sivuttaisporrastus pitäen ilma-alukset eri reiteillä tai eri maantieteellisillä alueilla.

SERA.8010 Porrastusminimit

- a) Tietyissä ilmatilan osassa sovellettavat porrastusminimit valitsee ilmaliikennepalvelun tarjoamisesta vastaava lennonvarmistuspalvelun tarjoaja (ANSP), ja valinnan hyväksyy toimivaltainen viranomais.
- b) Lennonvarmistuspalvelun tarjoajat, jotka vastaavat ilmaliikennepalvelun tarjoamisesta vierekkäisissä ilmatiloissa, valitsevat yhdessä porrastusminimit kahden vierekkäisen ilmatilan väliselle liikenteelle sekä reiteille, joiden etäisyys vierekkäisten ilmatilojen yhteiseen rajaan on vallitsevissa olosuhteissa sovellettavaa porrastusminimiä pienempi.
- c) Tarkat tiedot valituista porrastusminimeistä ja niiden soveltamisalueista ilmoitetaan
 - 1) asiaankuuluville ilmaliikennepalveluyksiköille; ja
 - 2) ilma-alusten ohjaajille ja lentotoiminnan harjoittajille julkaisemalla ne ilmailutiedotusjulkaisuissa, kun porrastus perustuu siihen, että ilma-aluksessa käytetään tiettyjä suunnistuslaitteita tai tiettyjä suunnistusmenetelmiä.

SERA.8015 Lennonjohtoselvitykset

- a) Lennonjohtoselvitysten on perustuttava yksinomaan lennonjohtopalvelun antamista koskeviin vaatimuksiin.
- b) Selvitysten alainen toiminta
 - 1) Lennonjohtoselvitys on saatava ennen johdetun lennon tai lennon johdetun osan aloittamista. Selvitystä on pyydetävä esittämällä lentosuunnitelma lennonjohtoyksiköille.
 - 2) Mikäli lennonjohtoselvitys ei tyydytä ilma-aluksen päällikköä, hänen on ilmoitettava tästä lennonjohdolle. Tällaisissa tapauksissa lennonjohto antaa muutetun selvityksen mahdollisuuksien mukaan.
 - 3) Mikäli ilma-alus on pyytänyt selvitystä, johon sisältyy etuoikeus, sen on annettava selitys etuoikeuden tarpeellisuudesta, jos asianomainen lennonjohtoyksikkö sitä pyytää.
 - 4) *Mahdollinen uudelleen selvittäminen lennon aikana.* Mikäli ennen lähtöä on odotettavissa, että lennon aikana voidaan päättää lentämisestä toiselle määrälentopaikalle riippuen polttoainemäärän mukaisesta toiminta-ajasta ja mahdollisuudesta saada uusi selvitys lennon aikana, asianomaisille lennonjohtoyksiköille on ilmoitettava tästä lisäämällä lentosuunnitelmaan tiedot toisesta reitistä (jos tiedossa) ja uudesta määrälentopaikasta.
 - 5) Valvotulla lentopaikalla toimiva ilma-alus ei saa liikkua liikennealueella ilman lähilennonjohdon selvitystä, ja sen on noudatettava kaikkia tämän yksikön antamia ohjeita.
- c) Selvitykset transsoonisille lennoille
 - 1) Ylisoonisen lennon transsooniseen kiihdytysvaiheeseen liittyvän lennonjohtoselvityksen on jatkuttava vähintään kyseisen vaiheen loppuun asti.

- 2) Lennonjohtoselvityksellä, joka liittyy ilma-alueen hidastamiseen ja laskeutumiseen ylisoonisesta matkalennosta alisooneen lentoon, on pyrittävä mahdollistamaan keskeytymätön laskeutuminen ainakin transsoonein vaiheen aikana.
- d) Selvitysten sisältö
- Lennonjohtoselvityksestä on käytävä ilmi
- 1) ilma-alueen tunnus, sellaisena kuin se on merkitty lentosuunnitelmaan;
 - 2) selvitysraja;
 - 3) lentoreitti;
 - 4) koko reitin tai sen osan lentopinta/lentopinnat ja tarvittaessa lentopintojen muutokset;
 - 5) kaikki tarvittavat ohjeet tai tiedot muista seikoista, kuten lähestymis- tai lähtömenetelmistä, yhteydenpidosta tai selvityksen voimassaolon päättymisajasta.
- e) Selvitysten ja turvallisuuteen liittyvien tietojen takaisinluku
- 1) Ohjaamomiestien on luettava lennonjohtajalle takaisin lennonjohtoselvitysten ja puhemuodossa annettujen ohjeiden turvallisuuteen liittyvät osat. Seuraavat on aina luettava takaisin:
 - i) lennonjohdon reittiselvitykset;
 - ii) selvitykset ja ohjeet, jotka koskevat saapumista kiitotielle, laskeutumista kiitotielle, lentoonlähtöä kiitotieltä, odottamista selvästi erossa kiitotiestä, kiitotien ylittämistä, rullausta kiitotiellä ja rullausta takaisin päin kiitotiellä; ja
 - iii) käytössä oleva kiitotie, korkeusmittarin asetukset, SSR-koodit, uudet yhteydenpitokanavat, lentopintaa koskevat ohjeet, suunta- ja nopeusohjeet; ja
 - iv) siirtopinnat riippumatta siitä, ilmoittaako ne lennonjohtaja vai sisältyvätkö ne ATIS-lähettykseen.
 - 2) Muut selvitykset tai ohjeet, myös ehdolliset selvitykset ja rullausohjeet, on luettava takaisin tai kuitattava tavalla, joka osoittaa selvästi, että ne on ymmärretty ja niitä noudatetaan.
 - 3) Lennonjohtajan on kuunneltava takaisinluku varmistaakseen, että ohjaamomiestien on kuitannut selvityksen tai ohjeen oikein, ja toteutettava välittömästi toimenpiteet takaisinluvussa ilmenneiden virheiden oikaisemiseksi.
 - 4) Lennonjohtajan ja ohjaajan tiedonsiirtoyhteydellä välitettyjä viestejä (CPDLC-viestejä) ei tarvitse toistaa ääneen, ellei lennonvarmistuspalvelun tarjoaja muuta edellytä.
- f) Selvitysten koordinaointi
- 1) Lennonjohtoelinten on koordinoitava lennonjohtoselvitys niin, että se kattaa ilma-alueen koko reitin tai sen tietyn osan 2–6 alakohdan mukaisesti.
 - 2) Ilma-alueelle on annettava selvitys koko reitille sille lentopaikalle asti, jolle sen on ensimmäiseksi määrä laskeutua,
 - i) kun selvitys on voitu koordinoita ennen lähtöä kaikkien niiden lennonjohtoelinten kesken, joiden vastuulla ilma-alue matkallaan on; tai
 - ii) kun on riittävän varmaa, että lennonjohtoelimet, joiden vastuulle ilma-alue myöhemmin tulee, huolehtivat koordinoinnista etukäteen.
 - 3) Kun 2 alakohdassa tarkoitettua koordinaointia ei ole tehty tai sitä ei ennakoita tehtävän, ilma-alueelle on annettava selvitys vain siihen asti, mihin koordinaointi voidaan kohtuudella varmistaa; ennen saapumistaan tähän kohtaan tai tässä kohdassa ilma-alueen on saatava jatkoselvitys ja tarvittaessa odotusohjeet.

- 4) Ilmaliikennepalveluyksikön määräyksestä ilma-aluksen on otettava yhteyttä seuraavaan lennonjohtoelimeen saatakseen ennakkoselvityksen ennen lennonjohtovastuun siirtokohtaa.
 - i) Ilma-aluksen on pidettävä yllä tarvittavaa kaksisuuntaista viestintäyhteyttä kulloisenkin lennonjohtoelimen kanssa saadessaan ennakkoselvityksen.
 - ii) Ilma-aluksen ohjaajan on voitava selvästi tunnistaa annettu selvitys ennakkoselvitykseksi.
 - iii) Ellei ennakkoselvityksiä koordinoida, ne eivät vaikuta ilma-aluksen alkuperäiseen lentoprofiiliin missään muussa ilmatilassa kuin ennakkoselvityksen antavan lennonjohtoelimen vastuulla olevassa ilmatilassa.
- 5) Kun ilma-aluksen on tarkoitus lähteä lennonjohtoalueella olevalta lentopaikalta ja saapua toiselle lennonjohtoalueelle kolmenkymmenen minuutin tai muun asianomaisten aluelennonjohtokeskusten sopiman ajanjakson kuluessa, koordinointi seuraavan aluelennonjohtokeskuksen kanssa on tehtävä ennen lähtöselvityksen antamista.
- 6) Kun ilma-aluksen on tarkoitus lähteä lennonjohtoalueelta lennolle valvotun ilmatilan ulkopuolelle ja palata sen jälkeen samalle tai muulle lennonjohtoalueelle, voidaan antaa selvitys lähtöpaikalta sille lentopaikalle, jolle sen on ensimmäiseksi määrä laskeutua. Tällainen selvitys ja sen muutokset koskevat vain valvotussa ilmatilassa suoritettavia lennon osia.

SERA.8020 Lentosuunnitelman noudattaminen

- a) Ellei b ja d alakohdasta muuta johdu, ilma-aluksen on noudatettava johdettua lentoa tai lennon johdettua osaa varten esitettyä voimassa olevaa lentosuunnitelmaa paitsi, jos siihen on pyydetty muutos ja saatu selvitys asianomaiselta lennonjohtoyksiköltä tai syntyy välittömiä toimenpiteitä vaativa vaaratilanne, jolloin tehdyistä toimenpiteistä ja siitä, että niihin on ryhdytty vaaratilanteen vuoksi, on ilmoitettava asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle tilanteen jälkeen niin pian kuin mahdollista.
 - 1) Ellei toimivaltainen viranomainen muuta hyväksy tai asianomainen lennonjohtoyksikkö toisin määrää, johdetuilla lennoilla on siinä määrin kuin mahdollista
 - i) lennettäessä perustetulla ATS-reitillä noudatettava tämän reitin määritettyä keskilinjaa; tai
 - ii) lennettäessä millä tahansa muulla reitillä noudatettava sen määrittämiseen käytettävien suunnistuslaitteiden ja/tai pisteiden välistä suoraa reittiä.
 - 2) Ellei toimivaltainen viranomainen muuta hyväksy tai asianomainen lennonjohtoyksikkö toisin määrää, VHF-moni-suuntamajakoiden avulla määritettyä ATS-reittiosuutta lentävän ilma-aluksen on vaihdettava ensisijaiseksi suunta-lähteeseen ilma-aluksen takana olevan laitteen tilalle edessä oleva laite vaihtokohdassa tai niin lähellä sitä kuin se käytännössä on mahdollista, mikäli vaihtokohta on määrätty.
 - 3) Poikkeaminen 2 alakohdan vaatimuksista on ilmoitettava asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle.
- b) *Tahattomat muutokset.* Mikäli johdetulla lennolla poiketaan voimassa olevasta lentosuunnitelmasta tahattomasti, on meneteltävä seuraavasti:
 - 1) Poikkeaminen reitiltä: jos ilma-alus on poikennut reitiltä, ohjaussuuntaa on viipymättä muutettava niin, että ilma-alus pääsee takaisin reitille niin pian kuin mahdollista.
 - 2) Todellisen ilmanopeuden muutos: jos keskimääräinen todellinen ilmanopeus poikkeaa tai sen odotetaan poikkeavan matkalentokorkeudella ilmoittautumispaikkojen välillä viidellä prosentilla tai enemmän lentosuunnitelmassa ilmoitetusta todellisesta ilmanopeudesta, asiasta on ilmoitettava asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle.
 - 3) Arvioidun ajan muutos: jos sen ajan, jolloin ilma-aluksen arvioidaan saapuvan seuraavalle käytettävissä olevalle ilmoittautumispaikalle, lentotiedotusalueen rajalle tai määrälentopaikalle (sen mukaan, mille näistä se saapuu ensimmäiseksi), havaitaan poikkeavan ilmaliikennepalvelulle ilmoitetusta vastaavasta ajasta tai muusta toimivaltaisen viranomaisen määräämästä tai ICAOn alueellisiin lennonvarmistussopimuksiin perustuvasta ajasta enemmän kuin kolme minuuttia, tarkistettu aika on ilmoitettava asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle niin pian kuin mahdollista.

- 4) Jos käytössä on ADS-järjestely, ilmaliikennepalveluysikölle on lisäksi ilmoitettava automaattisesti tiedonsiirtoyhteyden avulla muutoksista, jotka ylittävät tapahtumaperusteisten ADS-toimintaehtojen mukaiset raja-arvot.
- c) *Tarkoitukselliset muutokset.* Pyydettyessä muutosta lentosuunnitelmaan on ilmoitettava seuraavat tiedot:
- 1) Matkalentokorkeuden muutos: ilma-aluksen tunnus; pyydetty uusi matkalentokorkeus ja matkalentonopeus tällä lentokorkeudella sekä tarvittaessa tarkistettavat ajat, jolloin ilma-aluksen arvioidaan saapuvan seuraaville lentotiedotusalueiden rajoille.
 - 2) Reitin muutos:
 - i) *Määräpaikka muuttumaton:* ilma-aluksen tunnus; lentosäännöt; uuden reitin määrittäminen ja asiaankuuluvat lentosuunnitelman tiedot siitä paikasta lähtien, josta reittiä on tarkoitus muuttaa; tarkistettavat arvioidut ajat; muut asiaankuuluvat tiedot.
 - ii) *Määräpaikka muuttunut:* ilma-aluksen tunnus; lentosäännöt; muuttuneen reitin kuvaus muuttuneelle määräpaikalle asti ja asiaankuuluvat lentosuunnitelman tiedot siitä paikasta lähtien, josta reittiä on tarkoitus muuttaa; tarkistettavat arvioidut ajat; varalentopaikka (-paikat); muut asiaankuuluvat tiedot.
- d) *Sään muuttuminen näkö sääolosuhteita huonommaksi.* Kun ilmenee, että lentoa ei voida jatkaa voimassa olevan lentosuunnitelman mukaisesti näkö sääolosuhteissa, lennonjohtoselvitystä edellyttävällä VFR-lennolla on
- 1) pyydettyä selvitykseen sellaista muutosta, jonka perusteella ilma-alus voi selvityksen mukaisesti jatkaa lentoa näkö sääolosuhteissa määräpaikkaan tai varalentopaikalle tai poistua ilmatilasta, jossa vaaditaan lennonjohtoselvitys; tai
 - 2) ellei a alakohdassa tarkoitettua selvitystä voida saada, jatkettava lentoa näkö sääolosuhteissa ja ilmoitettava asianomaiselle lennonjohtoselvitykselle toimenpiteistä, joita toteutetaan joko kyseisestä ilmatilasta poistumiseksi tai lähimmälle sopivalle lentopaikalle laskemiseksi; tai
 - 3) lennettäessä lähialueella pyydettyä selvitystä erityis-VFR-lentoa varten; tai
 - 4) pyydettyä selvitystä mittarilentosääntöjen mukaista lentoa varten.

SERA.8025 Paikkailmoitukset

- a) Johdetulla lennolla on ilmoitettava asianomaiselle ilmaliikennepalveluysikölle niin pian kuin mahdollista kunkin määrätyn pakollisen ilmoittautumispaikan ylitysaika ja lentokorkeus yhdessä muiden vaadittujen tietojen kanssa, ellei toimivaltainen viranomainen tai sen määrittämien ehtojen mukaisesti toimiva asianomainen ilmaliikennepalveluysikkö ole myöntänyt poikkeusta tästä vaatimuksesta. Paikkailmoitus on annettava samalla tavoin muidenkin ilmoittautumispaiikkojen ylityksen yhteydessä, kun asianomainen ilmaliikennepalveluysikkö sitä pyytää. Ellei ilmoittautumispaiikkoja ole määrätty, paikkailmoitukset on annettava toimivaltaisen viranomaisen tai asianomaisen ilmaliikennepalveluysikön määräämin väliajoin.
- 1) Kun johdetulla lennolla annetaan paikkatieto asianomaiselle ilmaliikennepalveluysikölle tiedonsiirtoyhteyttä käyttäen, paikkailmoituksia on annettava puheyhteyden kautta vain pyynnöstä.

SERA.8030 Lennonjohtopalvelun päättymisen

Kun johdettu lento lakkaa olemasta lennonjohtopalvelun alainen, asiasta on heti ilmoitettava asianomaiselle lennonjohtoselvityksikölle paitsi silloin, kun ilma-alus on laskeutunut valvotulle lentopaikalle.

SERA.8035 Yhteydenpito

- a) Johdettua lentoa suorittavan ilma-aluksen on kuunneltava jatkuvasti asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvaa ilma-alusten ja maa-aseman välistä puheviestintää ja tarvittaessa aikaansaettava kaksisuuntainen viestintäyhteys asianomaiseen lennonjohtoselvityksiköön. Tästä vaatimuksesta voidaan poiketa asianomaisen lennonvarmistuspalvelun tarjoajan luvalla, kun kyseessä on valvotun lentopaikan lähiliikenteessä oleva ilma-alus.
- 1) Ilma-alukselle asetettu vaatimus kuunnella ilma-aluksen ja maa-aseman välistä puheviestintää on voimassa silloinkin, kun käytössä ovat lennonjohtajan ja ohjaajan tiedonsiirtoyhteydet (CPDLC).

- b) Jäsenvaltioiden on noudatettava Chicagon yleissopimuksen mukaisesti hyväksytyjä yhteyden katkeamista koskevia määräyksiä. Komissio ehdottaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015 yhteiseurooppalaisia menettelyjä mainittujen ICAOn määräysten täytäntöönpanemiseksi unionin lainsäädännössä.

9 JAKSO

Lentotiedotuspalvelu**SERA.9001 Saatavuus**

- a) Ilmaliikennepalveluyksiköt antavat lentotiedotuspalvelua kaikille ilma-aluksille, joiden toimintaan tiedot todennäköisesti vaikuttavat ja
- 1) joille annetaan lennonjohtopalvelua; tai
 - 2) jotka ovat muutoin asiaankuuluvien ilmaliikennepalveluyksikköjen tiedossa.
- b) Lentotiedotuspalvelun vastaanottaminen ei vapauta ilma-aluksen päälliköä hänen vastuustaan, ja ilma-aluksen päällikkö tekee lopullisen päätöksen kaikista ehdotetuista lentosuunnitelman muutoksista.
- c) Jos ilmaliikennepalveluyksikkö antaa sekä lentotiedotuspalvelua että lennonjohtopalvelua, lennonjohtopalvelu asetetaan lentotiedotuspalvelun edelle aina, kun lennonjohtopalvelun antaminen sitä edellyttää.

SERA.9005 Lentotiedotuspalvelun laajuus

- a) Lentotiedotuspalveluun kuuluu seuraavien tietojen antaminen tarpeen mukaan:
- 1) SIGMET- ja AIRMET-tiedot;
 - 2) tiedot tulivuorenpurkausta edeltävästä vulkaanisesta toiminnasta, tulivuorenpurkauksista ja vulkaanisista tuhkapilvistä;
 - 3) tiedot radioaktiivisten aineiden tai myrkyllisten kemikaalien vapautumisesta ilmakehään;
 - 4) tiedot radionavigointipalvelujen saatavuuden muutoksista;
 - 5) tiedot lentopaikkojen ja niiden laitteiston kunnan muutoksista, mukaan luettuna tiedot lentopaikan kenttäalueen olosuhteista, kun niihin vaikuttaa lumi, jää tai merkittävä vesimäärä;
 - 6) tiedot miehittämättömistä vapaista ilmapalloista;
- ja kaikki muut turvallisuuteen todennäköisesti vaikuttavat tiedot.
- b) Lennoille annettava lentotiedotuspalvelu käsittää a alakohdassa esitetyn lisäksi tietojen antamisen seuraavista asioista:
- 1) lähtö-, määrä- ja varalentopaikkojen säätiedot tai -ennusteet;
 - 2) yhteentörmäysvaara ilmatilaluokissa C, D, E, F ja G liikennöivien ilma-alusten kanssa;
 - 3) vesialueita ylittävillä lennoilla mahdollisuuksien mukaan ja ilma-aluksen ohjaajan pyynnöstä kaikki saatavilla olevat tiedot alueella olevista pinta-aluksista, kuten niiden radiokutsumerkki, sijainti, kulkusuunta, nopeus jne.
- c) VFR-lennoille annettava lentotiedotuspalvelu käsittää a alakohdassa esitetyn lisäksi saatavilla olevien tietojen antamisen lentoreitin liikenne- ja sääolosuhteista, joiden vuoksi näkölentösääntöjen mukaisesti lentäminen ei todennäköisesti ole mahdollista.

SERA.9010 Lähestymisalueen automaattinen tiedotuspalvelu (ATIS)

- a) ATIS-tiedotteiden käyttö kohdennetuissa pyyntö-/vastauslähetysissä
- 1) Ilmaliikennepalveluyksikön on ohjaajan pyynnöstä välitettävä tarvittava(t) ATIS-tiedote (-tiedotteet).
 - 2) Aina kun ilma-alukselle annetaan puhe-ATIS- ja/tai D-ATIS-palvelua,
 - i) ilma-aluksen on kuitattava tietojen vastaanottaminen ottaessaan radioyhteyden tapauksen mukaan joko lähestymislennonjohtopalvelua antavaan ilmaliikennepalveluyksikköön, lähilennonjohtoon tai lentopaikan lentotiedotuspalveluun (AFIS); ja
 - ii) asiaankuuluvan ilmaliikennepalveluyksikön on ilmoitettava käytettävä korkeusmittarin asetus vastatessaan ATIS-tiedotteen vastaanoton kuittaavalle ilma-alukselle tai, jos kyseessä on saapuva ilma-alus, muuna toimivaltaisen viranomaisen mahdollisesti määräämänä ajankohtana.
 - 3) Voimassa olevaan ATIS-tiedotteeseen sisältyviä tietoja, joiden vastaanottamisen kyseinen ilma-alus on kuitannut, ei tarvitse sisällyttää ilma-alukselle suunnattuun lähetukseen, lukuun ottamatta korkeusmittarin asetusta, joka on ilmoitettava 2 alakohdan mukaisesti.
 - 4) Jos ilma-alus kuittaa vastaanottaneensa ATIS-tiedotteen, joka ei ole enää ajantasainen, päivitetty tieto on välitettävä ilma-alukselle viipymättä.
- b) ATIS-palvelu saapuville ja lähteille ilma-aluksille
- Sekä tulo- että lähtötietoja sisältävien ATIS-tiedotteiden on sisällettävä seuraavat tiedot luettelon mukaisessa järjestyksessä:
- 1) lentopaikan nimi;
 - 2) merkintä, joka osoittaa, onko tiedote tarkoitettu saapuville vai lähteille lennoille;
 - 3) sopimustyyppi, jos kyseessä on datamuotoinen palvelu (D-ATIS);
 - 4) ATIS-tiedotteen tunnus;
 - 5) tarvittaessa säähavainnon ajankohta;
 - 6) odotettavissa oleva lähestymismenetelmä;
 - 7) käytössä oleva(t) kiitotie(t); pysäytysjärjestelmän tila, jos siitä voi aiheutua vaaraa;
 - 8) merkittävät tiedot kiitotien pinnan kunnosta ja tarvittaessa jarrutusteho;
 - 9) odotusaika tarvittaessa,
 - 10) siirtopinta tarvittaessa;
 - 11) muut lentotoiminnan kannalta olennaiset tiedot;
 - 12) tuulen suunta ja nopeus maan pinnalla, mukaan lukien niiden merkittävät vaihtelut, ja jos käytössä on tuuliantureita, jotka mittaavat pintatuulta käytössä olevan kiitotien eri osissa, lentotoiminnan harjoittajan pyynnöstä tieto siitä, mitä kiitotietä ja kiitotien osaa tieto koskee;
 - 13) näkyvyys ja tarvittaessa kiitotienäkyvyys (RVR); ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Nämä tiedot korvataan termillä "CAVOK", kun seuraavat ehdot täyttyvät samanaikaisesti havainnointihetkellä: a) näkyvyys on vähintään 10 kilometriä, eikä huonointa näkyvyyttä ilmoiteta; b) lentotoiminnan kannalta merkittäviä pilviä ei ole; c) sähän ei liity ilmailun kannalta merkittäviä olosuhteita.

- 14) vallitseva sää; ⁽¹⁾
 - 15) pilvet, jotka ovat alle 1 500 metrin (5 000 jalan) korkeudessa tai suurimman minimisektorikorkeuden alapuolella sen mukaan, kumpi näistä on suurempi; cumulonimbus-pilvet; jos taivas on pilvien peitossa, pystysuuntainen näkyvyys, jos tieto on saatavilla; ⁽¹⁾
 - 16) ilman lämpötila;
 - 17) kastepistelämpötila;
 - 18) korkeusmittarin asetus/asetukset;
 - 19) saatavilla olevat tiedot merkittävistä sääilmiöistä lähestymiseen ja nousuun käytettävillä alueilla, mukaan lukien tuulileikkaus (windshear), ja tiedot viimeaikaisista lentotoiminnan kannalta merkittävistä sääolosuhteista;
 - 20) ennuste säätilan kehittymisestä, jos sellainen on saatavilla; ja
 - 21) erityiset ATIS-ohjeet.
- c) ATIS-palvelu saapuville ilma-aluksille
- Vain tulotietoja sisältävien ATIS-tiedotteiden on sisällettävä seuraavat tiedot luettelon mukaisessa järjestyksessä:
- 1) lentopaikan nimi;
 - 2) merkintä, joka osoittaa, että tiedote on tarkoitettu saapuville lennoille;
 - 3) sopimustyyppi, jos kyseessä on datamuotoinen palvelu (D-ATIS);
 - 4) ATIS-tiedotteen tunnus;
 - 5) tarvittaessa säähavainnon ajankohta;
 - 6) odotettavissa oleva lähestymismenetelmä;
 - 7) pääasiallinen laskukiitotie (pääasialliset laskukiitotiet); pysäytysjärjestelmän tila, jos siitä voi aiheutua vaaraa;
 - 8) merkittävät tiedot kiitotien pinnan kunnosta ja tarvittaessa jarrutusteho;
 - 9) odotusaika tarvittaessa,
 - 10) siirtopinta tarvittaessa;
 - 11) muut lentotoiminnan kannalta olennaiset tiedot;
 - 12) tuulen suunta ja nopeus maan pinnalla, mukaan lukien niiden merkittävät vaihtelut, ja jos käytössä on tuuliantureita, jotka mittaavat pintatuulta käytössä olevan kiitotien eri osissa, lentotoiminnan harjoittajan pyynnöstä tieto siitä, mitä kiitotietä ja kiitotien osaa tieto koskee;
 - 13) näkyvyys ja tarvittaessa kiitotiennäkyvyys (RVR); ⁽¹⁾
 - 14) vallitseva sää; ⁽¹⁾
 - 15) pilvet, jotka ovat alle 1 500 metrin (5 000 jalan) korkeudessa tai suurimman minimisektorikorkeuden alapuolella sen mukaan, kumpi näistä on suurempi; cumulonimbus-pilvet; jos taivas on pilvien peitossa, pystysuuntainen näkyvyys, jos tieto on saatavilla; ⁽¹⁾
 - 16) ilman lämpötila;

⁽¹⁾ Nämä tiedot korvataan termillä "CAVOK", kun seuraavat ehdot täyttyvät samanaikaisesti havainnointihetkellä: a) näkyvyys on vähintään 10 kilometriä, eikä huonointa näkyvyyttä ilmoiteta; b) lentotoiminnan kannalta merkittäviä pilviä ei ole; c) sähän ei liity ilmailun kannalta merkittäviä olosuhteita.

- 17) kastepistelämpötila;
 - 18) korkeusmittarin asetus/asetukset;
 - 19) saatavilla olevat tiedot merkittävistä sääilmiöistä lähestymiseen käytettävillä alueilla, mukaan lukien tuulileikkaus (windshear), ja tiedot viimeaikaisista lentotoiminnan kannalta merkittävistä sääolosuhteista;
 - 20) ennuste säätilan kehittymisestä, jos sellainen on saatavilla; ja
 - 21) erityiset ATIS-ohjeet.
- d) ATIS-palvelu lähteille ilma-aluksille
- Vain lähtötietoja sisältävien ATIS-tiedotteiden on sisällettävä seuraavat tiedot luettelon mukaisessa järjestyksessä:
- 1) lentopaikan nimi;
 - 2) merkintä, joka osoittaa, että tiedote on tarkoitettu lähteille lennoille;
 - 3) sopimustyyppi, jos kyseessä on datamuotoinen palvelu (D-ATIS);
 - 4) ATIS-tiedotteen tunnus;
 - 5) tarvittaessa säähavainnon ajankohta;
 - 6) lentoonlähtöön käytettävä kiitotie (käytettävät kiitotiet); pysäytysjärjestelmän tila, jos siitä voi aiheutua vaaraa;
 - 7) merkittävät tiedot lentoonlähtöön käytettävän kiitotien (käytettävien kiitoteiden) pinnan kunnosta ja tarvittaessa jarrutusteho;
 - 8) lähdön viivästymisaika tarvittaessa;
 - 9) siirtopinta tarvittaessa;
 - 10) muut lentotoiminnan kannalta olennaiset tiedot;
 - 11) tuulen suunta ja nopeus maan pinnalla, mukaan lukien niiden merkittävät vaihtelut, ja jos käytössä on tuuliantureita, jotka mittavat pintatuulta käytössä olevan kiitotien eri osissa, lentotoiminnan harjoittajan pyynnöstä tieto siitä, mitä kiitotietä ja kiitotien osaa tieto koskee;
 - 12) näkyvyys ja tarvittaessa kiitotienäkyvyys (RVR); ⁽¹⁾
 - 13) vallitseva sää; ⁽¹⁾
 - 14) pilvet, jotka ovat alle 1 500 metrin (5 000 jalan) korkeudessa tai suurimman minimisektorikorkeuden alapuolella sen mukaan, kumpi näistä on suurempi; cumulonimbus-pilvet; jos taivas on pilvien peitossa, pystysuuntainen näkyvyys, jos tieto on saatavilla; ⁽¹⁾
 - 15) ilman lämpötila;
 - 16) kastepistelämpötila;
 - 17) korkeusmittarin asetus/asetukset;
 - 18) saatavilla olevat tiedot merkittävistä sääilmiöistä nousuun käytettävillä alueilla, mukaan lukien tuulileikkaus (windshear);
 - 19) ennuste säätilan kehittymisestä, jos sellainen on saatavilla; ja
 - 20) erityiset ATIS-ohjeet.

⁽¹⁾ Nämä tiedot korvataan termillä "CAVOK", kun seuraavat ehdot täyttyvät samanaikaisesti havainnointihetkellä: a) näkyvyys on vähintään 10 kilometriä, eikä huonointa näkyvyyttä ilmoiteta; b) lentotoiminnan kannalta merkittäviä pilviä ei ole; c) sähän ei liity ilmailun kannalta merkittäviä olosuhteita.

10 JAKSO

Hälytyspalvelu**SERA.10001 Saatavuus**

- a) Ilmaliikennepalveluyksiköt antavat hälytyspalvelua
- 1) kaikille ilma-aluksille, joille annetaan lennonjohtopalvelua;
 - 2) mahdollisuuksien mukaan kaikille muille ilma-aluksille, jotka ovat esittäneet lentosuunnitelman tai ovat muutoin ilmaliikennepalveluyksikön tiedossa; ja
 - 3) jokaiselle ilma-alukselle, jonka tiedetään tai uskotaan olevan tilanteessa, jossa sen toimintaan on puututtu laittomasti.

SERA.10005 Hätätilanteessa olevan ilma-aluksen läheisyydessä liikennöiville ilma-aluksille annettavat tiedot

- a) Kun ilmaliikennepalveluyksikkö on todennut ilma-aluksen olevan hätätilanteessa, muille ilma-aluksille, joiden tiedetään olevan kyseisen ilma-aluksen läheisyydessä, on ilmoitettava hätätilanteen luonteesta mahdollisimman pian, ellei b alakohdasta muuta johdu.
- b) Kun ilmaliikennepalveluyksikkö tietää tai uskoo, että ilma-aluksen kulkuun on puututtu laittomasti, ilma-aluksen ja maa-aseman välisessä viestinnässä ei pidä viitata hätätilanteen luonteeseen, ellei siihen ole ensin viitattu kyseisestä ilma-aluksesta tulevassa viestissä ja ellei ole varmaa, ettei kyseinen viittaus pahenna tilannetta.

11 JAKSO

Laiton puuttuminen ilma-aluksen kulkuun, hätätilanteet ja puuttuminen ilma-alukseen lentoon tunnistamista varten**SERA.11001 Laiton puuttuminen ilma-aluksen kulkuun**

- a) Ilma-aluksen, jonka kulkuun on puututtu laittomasti, on pyrittävä asettamaan toisiotutkavastaimen koodi 7500 ja ilmoittamaan asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle tapauksesta ja siihen liittyvistä merkittävistä seikoista sekä kaikista olosuhteiden pakosta johtuvista poikkeamista voimassa olevaan lentosuunnitelmaan nähden, jotta ilmaliikennepalveluyksikkö voisi antaa ilma-alukselle etuoikeuden ja saada muille ilma-aluksille aiheutuvat häiriöt mahdollisimman vähäisiksi.
- b) Jos ilma-aluksen kulkuun on puututtu laittomasti, ilma-aluksen päällikön on pyrittävä laskeutumaan niin pian kuin mahdollista lähimmälle sopivalle lentopaikalle tai toimivaltaisen viranomaisen tähän tarkoitukseen osoittamalle lentopaikalle, elleivät ilma-aluksessa vallitsevat olosuhteet edellytä muuta.

SERA.11005 Ilma-alukselle hätätilanteessa annettavat palvelut

- a) Jos ilma-aluksen tiedetään tai uskotaan joutuneen hätätilanteeseen, mukaan luettuna laitton puuttuminen ilma-aluksen kulkuun, ilmaliikennepalveluyksikön on otettava sen tilanne mahdollisimman hyvin huomioon, annettava sille kaikki mahdollinen apu ja asetettava se etusijalle muihin ilma-aluksiin nähden, sikäli kuin olosuhteet sitä edellyttävät.
- b) Jos ilma-aluksen tiedetään tai epäillään joutuneen laitton puuttumisen kohteeksi, ilmaliikennepalveluyksikön on vastattava ilma-aluksen pyyntöihin nopeasti. Lennon turvallisen suorittamisen kannalta olennaisten tietojen antamista on jatkettava, ja lennon kaikkien vaiheiden ja erityisesti ilma-aluksen turvallisen laskeutumisen jouduttamiseksi on toteutettava tarvittavat toimet.
- c) Jos ilma-aluksen tiedetään tai epäillään joutuneen laitton puuttumisen kohteeksi, ilmaliikennepalveluyksikön on ilmoitettava asiasta välittömästi valtion nimeämälle asiaankuuluvalla viranomaisella paikallisesti sovittujen menettelyjen mukaisesti ja vaihdettava tarvittavia tietoja lentotoiminnan harjoittajan tai sen nimeämän edustajan kanssa.

SERA.11010 Lennonaikaiset odottamattomat tapahtumat

Reitiltään harhautunut tai tunnistamaton ilma-alus

- a) Saatuaan tiedon reitiltään harhautuneesta ilma-aluksesta ilmaliikennepalveluyksikön on heti toteutettava kaikki 1 ja 3 alakohdassa määritetyt tarvittavat toimet auttaakseen ilma-alusta ja turvatakseen sen lennon.
- 1) Ellei ilma-aluksen sijainti ole tiedossa, ilmaliikennepalveluyksikön on

i) yritettävä muodostaa kaksisuuntainen viestintäyhteys ilma-alukseen, ellei tällaista yhteyttä vielä ole;

- ii) käytettävä kaikkia käytettävissään olevia keinoja sijainnin määrittämiseksi;
 - iii) ilmoitettava asiasta muille ilmaliikennepalveluyksiköille, joiden alueelle ilma-alus on saattanut tai saattaa harhautua, ottaen huomioon kaikki tekijät, jotka ovat voineet vaikuttaa ilma-aluksen suunnistukseen vallitsevissa olosuhteissa;
 - iv) ilmoitettava asiasta paikallisesti sovittujen menettelyjen mukaisesti asiaankuuluville sotilasyksiköille ja toimitettava niille reitiltään harhautuneen ilma-aluksen lentosuunnitelma ja muut ilma-alusta koskevat tiedot;
 - v) pyydettyä iii ja iv alakohdassa tarkoitetuilta yksiköiltä ja muilta lennossa olevilta ilma-aluksilta tarvittavaa apua viestintäyhteyden muodostamiseksi ilma-aluksen kanssa ja sen sijainnin määrittämiseksi.
- 2) Edellä olevan 1 alakohdan iv ja v alakohdan vaatimukset koskevat myös ilmaliikennepalveluyksikköjä, jotka ovat saaneet tiedon asiasta 1 alakohdan iii alakohdan mukaisesti.
- 3) Kun ilma-aluksen sijainti on varmistettu, ilmaliikennepalveluyksikön on
- i) ilmoitettava ilma-alukselle sen sijainti ja neuvottava sitä korjaamaan tilanne. Nämä tiedot on annettava välittömästi, kun ilmaliikennepalveluyksikkö saa tiedon siitä, että lentoon on mahdollisesti puuttuttava tunnistamista varten, tai muusta ilma-aluksen turvallisuuteen kohdistuvasta vaarasta; ja
 - ii) toimitettava tarvittaessa muille ilmaliikennepalveluyksiköille ja asiaankuuluville sotilasyksiköille tarvittavat tiedot reitiltään harhautuneesta ilma-aluksesta ja sille annetuista ohjeista.
- b) Ilmaliikennepalveluyksikön saatua tiedon alueellaan olevasta tunnistamattomasta ilma-aluksesta sen on heti pyrittävä tunnistamaan ilma-alus, jos se on tarpeen ilmaliikennepalvelun antamiseksi tai kun asiaankuuluvat sotilasyksiköt sitä vaativat paikallisesti sovittujen menettelyjen mukaisesti. Tätä varten ilmaliikennepalveluyksikön on toteutettava seuraavista toimista ne, jotka ovat vallitsevassa tilanteessa tarkoituksenmukaisia:
- 1) yritettävä muodostaa kaksisuuntainen viestintäyhteys ilma-aluksen kanssa;
 - 2) pyydettyä lentotiedotusalueen muilta ilmaliikennepalveluyksiköiltä tietoja lennosta ja apua kaksisuuntaisen viestintäyhteyden muodostamiseen ilma-aluksen kanssa;
 - 3) pyydettyä viereisiä lentotiedotusalueita palvelevilta ilmaliikennepalveluyksiköiltä tietoja lennosta ja apua kaksisuuntaisen viestintäyhteyden muodostamiseen ilma-aluksen kanssa;
 - 4) yritettävä saada tietoa muilta alueella olevilta ilma-aluksilta.
 - 5) Ilmaliikennepalveluyksikön on tarpeen mukaan ilmoitettava asiasta asiaankuuluvalla sotilasyksikölle heti, kun ilma-alus on tunnistettu.
- c) Jos ilma-alus on harhautunut reitiltään tai sitä ei ole tunnistettu, on otettava huomioon laittoman lentoon puuttumisen mahdollisuus. Jos ilmaliikennepalveluyksikkö katsoo, että harhautuneen tai tunnistamattoman ilma-aluksen toimintaan on saatettu puuttua laittomasti, asiasta on ilmoitettava välittömästi valtion nimeämälle asiaankuuluvalla viranomaisella paikallisesti sovittujen menettelyjen mukaisesti.

SERA.11015 Puuttuminen ilma-aluksen lentoon tunnistamista varten

- a) Ilma-alukselle pyynnöstä tarjottavia tunnistus- ja saattopalveluja lukuun ottamatta puuttuessa siviili-ilma-aluksen lentoon tunnistamista varten on toimittava jäsenvaltioiden asiaankuuluvien määräysten ja hallinnollisten ohjeiden mukaan noudattaen kansainvälistä siviili-ilmailua koskevaa yleissopimusta ja erityisesti sen 3 artiklan d alakohtaa, jonka mukaisesti ICAOn sopimusvaltiot sitoutuvat, antaessaan määräyksiä omille valtion ilma-aluksilleen, ottamaan riittävästi huomioon siviili-ilma-alusten lentoturvallisuuden.
- b) Kun siviili-ilma-aluksen lentoon on puuttuttu tunnistamista varten, ilma-aluksen päällikön on
 - 1) noudatettava viipymättä tunnistavan ilma-aluksen antamia ohjeita, tulkitsemalla taulukoissa S11-1 ja S11-2 määriteltyjä näkömerkkejä ja toimimalla niiden mukaisesti;

- 2) ilmoitettava tilanteesta asianomaiselle ilmailiikennepalveluyksikölle, mikäli mahdollista;
- 3) yritettävä saada aikaan radioyhteys tunnistavaan ilma-alukseen tai sen toimintaa johtavaan elimeen (intercept control unit) lähettämällä yleiskutsu hätätaajuudella 121,5 MHz ja ilmoitettava tunnistetietonsa sekä lennon tarkoitus; jollei yhteyttä saada aikaan, toistettava tämä kutsu hätätaajuudella 243 MHz, jos se on käytännössä mahdollista;
- 4) jos ilma-aluksessa on toisiotukavastain, valittava A-moodi ja koodi 7700, jollei asianomainen ilmailiikennepalveluyksikkö muuta määrää;
- 5) jos ilma-alukseen on asennettu ADS-B- tai ADS-C-valvontajärjestelmä, valittava asianmukainen hätätoiminto, jos sellainen on käytettävissä, jollei asianomainen ilmailiikennepalveluyksikkö muuta määrää.

Taulukko S11-1

Tunnistavan ilma-aluksen merkit ja tunnistettavan ilma-aluksen vastausmerkit

Sarja	TUNNISTAVAN ilma-aluksen merkit	Merkki tarkoittaa	TUNNISTETTAVAN ilma-aluksen vastausmerkit	Merkki tarkoittaa
1	<p>PÄIVÄLLÄ tai YÖLLÄ – Vaaputus ja purjehdusvalojen (helikoptereilla laskuvalonheittimien) vilkutus epäsäännöllisin väliajoin tunnistettavan ilma-aluksen edellä, vähän sitä ylempänä ja normaalisti sen vasemmalla (tai oikealla, jos tunnistettava ilma-alus on helikopteri) puolella sekä kuittauksen jälkeen hidas vaakakaarto normaalisti vasemmalle (tai helikopterilla oikealle), haluttuun ohjaussuuntaan.</p> <p><i>Huom. 1 –</i></p> <p><i>Tunnistava ilma-alus voi sääolosuhteiden tai maaston vuoksi joutua lentämään päinvastaisella puolella tai kaartamaan päinvastaiselle puolelle kuin edellä sarjassa 1 säädetään.</i></p> <p><i>Huom. 2 –</i></p> <p><i>Jos tunnistettava ilma-alus ei pysty noudattamaan tunnistavan ilma-aluksen nopeutta, tunnistavan odotetaan lentävän odotuskuvion muotoista lentorataa ja vaaputtavan aina ohittaessaan tunnistettavan ilma-aluksen.</i></p>	Lentoosi puututaan tunnistamista varten. Seuraa minua.	PÄIVÄLLÄ tai YÖLLÄ – Vaaputus, purjehdusvalojen vilkutus epäsäännöllisin väliajoin ja seuraaminen.	Ymmärrän, noudatan ohjeita.
2	PÄIVÄLLÄ tai YÖLLÄ – Nopea, vähintään 90°:n nousukaarto pois päin tunnistettavasta ilma-aluksesta leikkaamatta sen lentorataa.	Saat jatkaa.	PÄIVÄLLÄ tai YÖLLÄ – Vaaputus.	Ymmärrän, noudatan ohjeita.
3	PÄIVÄLLÄ tai YÖLLÄ – Laskutelineiden ulosotto, mikäli ilma-aluksessa on sisäänvedettävä laskuteline, lento laskuvaloheittimet sytyttyinä käytössä olevan kiitotien yli, tai mikäli tunnistettava on helikopteri, helikoptereille tarkoitettun laskualueen yli. Tunnistava helikopteri lähestyy laskua varten ja jää leijuntaan helikoptereille tarkoitettun laskualueen lähelle.	Laske tälle lentopaikalle.	PÄIVÄLLÄ tai YÖLLÄ – Laskutelineiden ulosotto, mikäli ilma-aluksessa on sisäänvedettävä laskuteline, tunnistettavan ilma-aluksen seuraaminen laskuvalonheittimet sytyttyinä, lento käytössä olevan kiitotien tai helikoptereille tarkoitettun laskualueen yli ja, mikäli laskun suoritus arvioidaan turvallisiksi, lasku.	Ymmärrän, noudatan ohjeita.

Taulukko S11-2

Tunnistettavan ilma-aluksen merkit ja tunnistavan ilma-aluksen vastausmerkit

Sarja	TUNNISTETTAVAN ilma-aluksen merkit	Merkki tarkoittaa	TUNNISTAVAN ilma-aluksen vastausmerkit	Merkki tarkoittaa
4	PÄIVÄLLÄ tai YÖLLÄ – Laskutelineiden sisäänotto, mikäli ilma-aluksessa on sisäänvedettävä laskuteline, lento käytössä olevan kiitotien yli tai helikoptereille tarkoitettun laskualueen yläpuolella laskuvalonheittimiä vilkuttaen korkeudella, joka on yli 300 m (1 000 jalkaa), mutta ei enempää kuin 600 m (2 000 jalkaa) [helikoptereilla yli 50 m (170 jalkaa) mutta ei enempää kuin 100 m (330 jalkaa)] lentopaikan yläpuolella ja lennon jatkaminen kiertämällä käytössä olevaa kiitotietä tai helikoptereille tarkoitettua laskualueita. Jos laskuvalonheittimiä ei voida vilkuttaa, vilkutetaan mitä tahansa muita valoja.	Osoittamasi laskupaikka on riittämätön.	PÄIVÄLLÄ TAI YÖLLÄ – Jos tunnistettavan ilma-aluksen halutaan seuraavan tunnistavaa varalentopaikalle, tunnistava ottaa laskutelineen sisään, mikäli siinä on sisäänvedettävä laskuteline ja käyttää sarjan 1 mukaisia tunnistavan ilma-aluksen merkkejä. Jos tunnistettava ilma-alus on päätetty vapauttaa, käytetään sarjan 2 mukaisia tunnistavan ilma-aluksen merkkejä.	Ymmärrän, seuraa minua. Ymmärrän, saat jatkaa.
5	PÄIVÄLLÄ tai YÖLLÄ – Kaikkien käytävissä olevien valojen säännöllinen sytyttäminen ja sammuttaminen siten, että se poikkeaa vilkkuvaloista.	En voi noudattaa ohjeita.	PÄIVÄLLÄ tai YÖLLÄ – Käytetään sarjan 2 mukaisia tunnistavan ilma-aluksen merkkejä.	Ymmärrän.
6	PÄIVÄLLÄ tai YÖLLÄ – Kaikkien käytävissä olevien valojen epä-säännöllinen vilkutus.	Olen hädässä.	PÄIVÄLLÄ tai YÖLLÄ – Käytetään sarjan 2 mukaisia tunnistavan ilma-aluksen merkkejä.	Ymmärrän.

- c) Jos mitkä tahansa radioitse saadut ohjeet ovat ristiriidassa tunnistavan ilma-aluksen antamien näkömerkkien kanssa, tunnistettavan ilma-aluksen on pyydettävä välitöntä selvennystä ja noudatettava edelleen tunnistavan ilma-aluksen antamia näkömerkkejä.
- d) Jos mitkä tahansa radioitse saadut ohjeet ovat ristiriidassa tunnistavan ilma-aluksen radioitse antamien kanssa, tunnistettavan ilma-aluksen on pyydettävä välitöntä selvennystä ja noudatettava edelleen tunnistavan ilma-aluksen radioitse antamia ohjeita.
- e) Jos lentoon puuttumisen aikana saadaan aikaan radioyhteys, mutta yhteydenpito yhteisellä kielellä ei ole mahdollista, on yritettävä välittää ohjeita, ohjeiden kuittauksia ja välttämätöntä tietoa käyttämällä taulukossa S11-3 esitettyjä sanontoja ja ääntämistäpoja. Jokainen sanonta on lähetettävä kahdesti.

Taulukko S11-3

TUNNISTAVAN ilma-aluksen sanonnat			TUNNISTETTAVAN ilma-aluksen sanonnat		
Sanonta	Ääntäminen ⁽¹⁾	Merkitys	Sanonta	Ääntäminen ⁽¹⁾	Merkitys
CALL SIGN	<u>KOOL</u> SAIN	Mikä on kutsumerkkisi?	CALL SIGN (kutsumerkki) (?)	<u>KOOL</u> SAIN (kutsumerkki)	Minun kutsumerkkini on (kutsumerkki)
FOLLOW	<u>FOLOU</u>	Seuraa minua	WILCO	<u>VILKOU</u>	Ymmärrän ja noudatan
DESCEND	<u>DIISEND</u>	Vähennä lentokorkeuttasi laskuvarren	Will comply		
			CAN NOT	<u>KÄN</u> NOT	En voi noudattaa
YOU LAND	<u>IUU LÄÄND</u>	Laske tälle lentopaikalle	REPEAT	<u>RIPIT</u>	Toista ohjeesi

TUNNISTAVAN ilma-aluksen sanonnat			TUNNISTETTAVAN ilma-aluksen sanonnat		
Sanonta	Ääntäminen ⁽¹⁾	Merkitys	Sanonta	Ääntäminen ⁽¹⁾	Merkitys
			AM LOST	<u>ÄM LOST</u>	Olen eksynyt
PROCEED	<u>PROSIID</u>	Saat jatkaa			
			MAYDAY	MEIDEI	Olen hädässä
			HIJACK ⁽³⁾	<u>HAITSÄK</u>	Minut on kaapattu
			LAND (paikan nimi)	LÄND (paikan nimi)	Pyydän saada suorittaa laskun (paikan nimi)
			DESCEND	DIISEND	Minun on pakko vähentää lentokorkeuttani

⁽¹⁾ Toisessa sarakkeessa painotettavat tavut on alleviivattu.

⁽²⁾ Pyydetty kutsumerkki on tunnus, jota käytetään radiopuhelinliikenteessä ilmaliikennepalveluyksiköiden kanssa, ja se on sama kuin lentosuunnitelmassa esitetty ilma-aluksen tunnus.

⁽³⁾ Kaikissa tilanteissa ei ole mahdollista tai suotavaa käyttää sanontaa "HIJACK".

- f) Heti kun ilmaliikennepalveluyksikkö saa tietää, että sen vastuualueella on puututtava ilma-aluksen lentoontunnistamista varten, sen on toteutettava seuraavista toimista ne, jotka ovat vallitsevassa tilanteessa tarkoituksenmukaisia:
- 1) yritettävä muodostaa kaksisuuntainen viestintäyhteys tunnistettavaan ilma-alukseen kaikilla käytettävissä olevilla keinoilla, myös käyttämällä radion hätätaajuutta 121,5 MHz, ellei tällaista viestintäyhteyttä vielä ole;
 - 2) ilmoitettava lentoontunnistamisesta puuttumisesta tunnistettavan ilma-aluksen ohjaajalle;
 - 3) muodostettava yhteys toimintaa johtavaan elimeen, joka pitää yllä kaksisuuntaista viestintäyhteyttä tunnistettavaan ilma-alukseen, ja annettava sille käytettävissä olevat tiedot ilma-aluksesta;
 - 4) välitettävä tarvittaessa viestejä tunnistavan ilma-aluksen tai toimintaa johtavan elimen ja tunnistettavan ilma-aluksen välillä;
 - 5) toteutettava tiiviissä yhteistyössä toimintaa johtavan elimen kanssa kaikki tarvittavat toimet varmistaakseen tunnistettavan ilma-aluksen turvallisuuden;
 - 6) jos reitiltään harhautunut ilma-alus näyttää tulleen viereisiltä lentotiedotusalueilta, ilmoitettava asiasta näitä lentotiedotusalueita palveleville ilmaliikennepalveluyksiköille.
- g) Heti kun ilmaliikennepalveluyksikkö saa tietää, että sen vastuualueen ulkopuolella on puututtava ilma-aluksen lentoontunnistamista varten, sen on toteutettava seuraavista toimista ne, jotka ovat vallitsevassa tilanteessa tarkoituksenmukaisia:
- 1) ilmoitettava asiasta ilmaliikennepalveluyksikölle, joka palvelee sitä ilmatilaa, jossa tunnistaminen tapahtuu, ja annettava tälle yksikölle saatavillaan olevat tiedot, jotka auttavat ilma-aluksen tunnistamisessa, ja pyydettyä yksikköä toteuttamaan f alakohdan mukaiset toimet;
 - 2) välitettävä viestejä tunnistettavan ilma-aluksen ja asiaankuuluvan ilmaliikennepalveluyksikön, toimintaa johtavan elimen tai tunnistavan ilma-aluksen välillä.

12 JAKSO

Sääpalvelut – Ilma-alusten havainnot ja puheviestintäyhteyttä käyttäen annetut ilmoitukset

SERA.12001 Ilma-alusten havaintojen tyypit

a) Seuraavia ilma-alusten havaintoja on tehtävä kaikissa lennon vaiheissa:

- 1) ilma-alusten erityishavainnot; ja
- 2) muut tavanomaisesta poikkeavat ilma-alusten havainnot.

SERA.12005 Ilma-alusten erityishavainnot

- a) Erityishavainnot on tehtävä ja niistä on ilmoitettava aina, kun kohdataan tai havaitaan seuraavia olosuhteita:
- 1) kohtalainen tai voimakas turbulenssi; tai
 - 2) kohtalainen tai voimakas jäätäminen; tai
 - 3) voimakas vuoristoalto; tai
 - 4) rakeeton ukkosmyrsky, joka on pilvikerrosten sisällä tai muutoin vaikeasti havaittavissa, joka ulottuu laajalle alueelle tai johon liittyy puuskarintamia; tai
 - 5) raesade ja ukkosmyrsky, joka on pilvikerrosten sisällä tai muutoin vaikeasti havaittavissa, joka ulottuu laajalle alueelle tai johon liittyy puuskarintamia; tai
 - 6) voimakas pölymyrsky tai voimakas hiekkamyrsky; tai
 - 7) vulkaaninen tuhkakilvi; tai
 - 8) tulivuorenpurkausta edeltävä vulkaaninen toiminta tai tulivuorenpurkaus.
- b) Toimivaltaiset viranomaiset antavat tarvittaessa määräyksiä muista olosuhteista, joista kaikkien ilma-alusten on ilmoitettava kohdatessaan tai havaitessaan niitä.

SERA.12010 Muut tavanomaisesta poikkeavat ilma-alusten havainnot

Kun lennon aikana kohdataan muita sääolosuhteita, joita ei luetella SERA.12005 kohdan a alakohdassa (esimerkiksi tuulileikkaus) ja jotka voivat ilma-aluksen päällikön mielestä vaikuttaa muiden ilma-alusten turvallisuuteen tai tehokkaiseen toimintaan, ilma-aluksen päällikön on ilmoitettava niistä mahdollisimman pian asiaankuuluvalla ilmaliikennepalveluyksikölle.

SERA.12015 Ilma-aluksen havainnoista ilmoittaminen puheviestintäyhteyttä käyttäen

- a) Ilma-aluksen havainnoista on ilmoitettava lennon aikana havainnontekohetkellä tai mahdollisimman pian sen jälkeen.
- b) Ilma-aluksen havainnoista on ilmoitettava ilma-aluksen antamalla ilmoituksella ja lisäyksessä 5 vahvistettujen yksityiskohtaisten vaatimusten mukaisesti.

SERA.12020 Ilma-alusten antamiin ilmoituksiin sisältyvien tietojen välittäminen

- a) Ilmaliikennepalveluyksikköjen on välitettävä ilma-alusten antamat erityiset ja tavanomaisesta poikkeavat ilmoitukset mahdollisimman pian
- 1) muille ilma-aluksille, joita asia koskee;
 - 2) asiaankuuluvalla säävalvonta-asemalle (MWO); ja
 - 3) muille ilmaliikennepalveluyksiköille, joita asia koskee.
- b) Ilma-aluksille suunnatut lähetykset on toistettava sellaisin väliajoin ja niin pitkän ajan kuin kyseinen ilmaliikennepalveluyksikkö on määrännyt.

Lisäys 1

Merkit

1. HÄTÄ- JA PAKKOTILAMERKIT
 - 1.1 **Yleistä**
 - 1.1.1 Jäljempänä olevan 1.2 ja 1.3 kohdan säännöksistä riippumatta hädässä olevan ilma-aluksen on käytettävä mitä tahansa käytettävissään olevia keinoja kiinnittääkseen huomion puoleensa, ilmaistakseen paikkansa ja saadakseen apua.
 - 1.1.2 Hätä- ja pakkotilamerkkien viestitysmenetelmien on oltava Chicagon yleissopimuksen liitteen 10 niteen II mukaiset.
 - 1.2 **Hätämerkit**
 - 1.2.1 Seuraavat merkit yhdessä tai erikseen tarkoittavat, että vakava ja välitön vaara uhkaa, ja pyydetään pikaista apua:
 - a) radiosähkötyksellä tai muulla viestitysmenetelmällä annettu merkkiryhmä SOS (.. . - - - .. Morse-järjestelmän mukaan);
 - b) radiopuhelimitse sana MAYDAY;
 - c) tiedonsiirtoyhteyttä käyttäen lähetetty hätäsanoma, joka merkitsee samaa kuin sana MAYDAY;
 - d) yksitellen lyhyin väliajoin ammutut punaiset raketit tai valoammukset;
 - e) punainen laskuvarjosoihtu;
 - f) A-moodin ja koodin 7700 asettaminen toisiotutkavastaimeen.
 - 1.3 **Pakkotilamerkit**
 - 1.3.1 Seuraavat merkit yhdessä tai jokainen erikseen tarkoittavat, että ilma-alus haluaa ilmoittaa vaikeuksista, jotka pakottavat sen laskemaan, tarvitsematta kuitenkaan välitöntä apua:
 - a) laskuvalonheitiinten toistuva sytyttäminen ja sammuttaminen; tai
 - b) purjehdusvalojen toistuva sytyttäminen ja sammuttaminen tavalla, joka selvästi erottuu vilkkuvista purjehdusvaloista.
 - 1.3.2 Seuraavat merkit yhdessä tai erikseen tarkoittavat, että ilma-aluksella on lähetettävänä erittäin kiireellinen sanoma, joka koskee aluksen, ilma-aluksen, muun kulkuvälineen, niissä mukana olevan tai muualla havaitun henkilön turvallisuutta:
 - a) radiosähkötyksellä tai muulla viestitysmenetelmällä annettu merkkiryhmä XXX (-.- -.- -.- Morse-järjestelmän mukaan);
 - b) radiopuhelimitse sanat PAN, PAN;
 - c) tiedonsiirtoyhteyttä käyttäen lähetetty kiireellinen sanoma, joka merkitsee samaa kuin sanat PAN, PAN.
 2. NÄKÖMERKIT ILMA-ALUKSEN VAROITTAMISEKSI SIITÄ, ETTÄ SE LENTÄÄ ILMAN LUPAA RAJOITUS-, KIELTO- TAI VAARA-ALUEELLA TAI ON SAAPUMASSA TÄLLAISELLE ALUEELLE
 - 2.1 Päivällä ja yöllä sarja noin 10 sekunnin väliajoin laukaistuja valoammuksia, jotka räjähtäessään sinkoavat punaisia ja vihreitä valoja tai tähtiä, ilmoittaa ilma-alukselle, että se lentää rajoitus-, kielto- tai vaara-alueella tai on saapumassa tällaiselle alueelle ja että sen on ryhdyttävä tilanteen vaatimiin toimenpiteisiin.

3. MERKIT LÄHILIIKENTEELLE

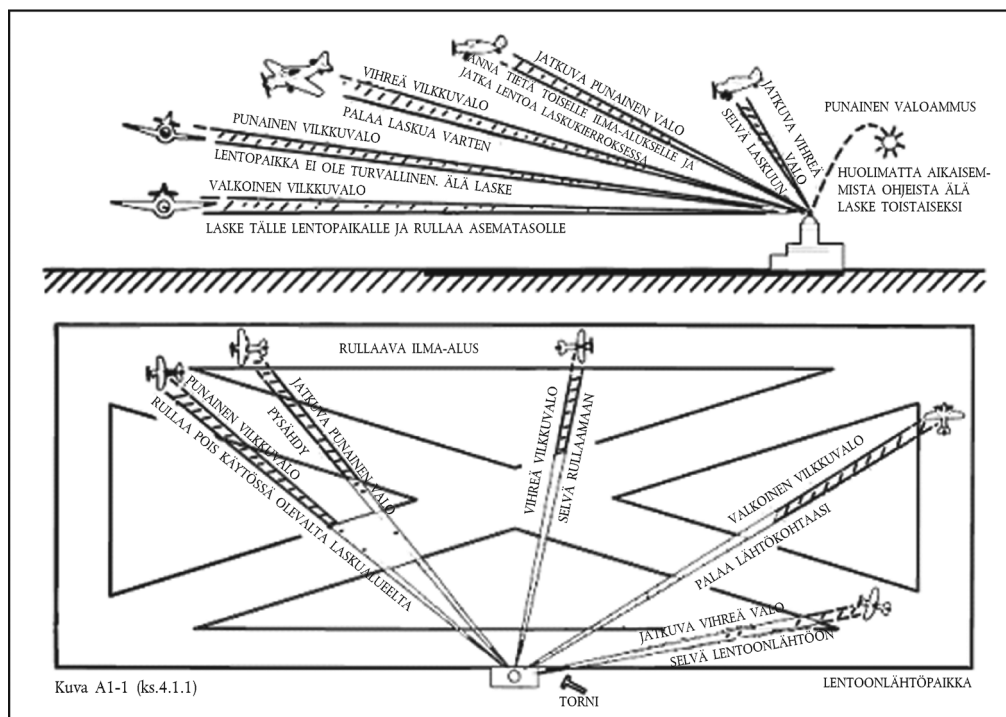
3.1 Valomerkit

3.1.1 Ohjeet

Taulukko AP 1-1

Valo		Lähilennonjohdosta	
		Lennolla olevalle ilma-alukselle	Maassa olevalle ilma-alukselle
Ilma-alusta kohti suunnattu valo- merkki (ks. kuva A1-1).	Jatkuva vihreä valo	Selvä laskuun	Selvä lentoonlähtöön
	Jatkuva punainen valo	Anna tietä toiselle ilma-alukselle ja jatka lentoa laskukierrossa	Pysähdy
	Vihreä vilkkuvalo	Palaa laskua varten (*)	Selvä rullaamaan
	Punainen vilkkuvalo	Lentopaikka ei ole turvallinen, älä laske	Rullaa pois käytössä olevalta laskualueelta
	Valkoinen vilkkuvalo	Laske tälle lento-paikalle ja rullaa asematasolle (*)	Palaa lähtökohtaasi lentopaikalla
Punainen valoammus		Huolimatta aikaisemmista ohjeista älä laske toistaiseksi	

(*) Lupa laskua ja rullausta varten annetaan erikseen.



3.1.2 Ilma-aluksen kuittaus

a) Lennolla

1) valoisana aikana:

— vaaputtaminen, paitsi lähestymislennon perus- tai loppuosalla,

2) pimeänä aikana:

— laskuvalonheittinten vilkutus kahdesti tai, mikäli laskuvalonheittäimiä ei ole, purjehdusvalojen vilkutus kahdesti.

b) Maassa

1) valoisana aikana:

— siivekkeiden tai sivuperäsimen liikuttelu.

2) pimeänä aikana:

— laskuvalonheitinten vilkutus kahdesti tai, mikäli laskuvalonheittämiä ei ole, purjehdusvalojen vilkutus kahdesti.

3.2 Maamerkit

3.2.1 Laskukielto

3.2.1.1 Merkinantopaikalle vaakasuoraan asetettu punainen neliö, jossa on keltainen vinoristi (kuva A1-2), tarkoittaa, että laskeminen on kielletty ja että kielto saattaa olla pitkäaikainen.



Kuva A1-2

3.2.2 Erityisen varovaisuuden noudattaminen lähestymisessä ja laskussa

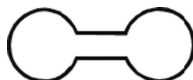
3.2.2.1 Merkinantopaikalle vaakasuoraan asetettu punainen neliö, jossa on yksi keltainen vinojuova (kuva A1-3), tarkoittaa, että liikennealueen huonon kunnan vuoksi tai muusta syystä on noudatettava erityistä varovaisuutta sekä lähestyttäessä laskua varten että laskussa.



Kuva A1-3

3.2.3 Kiito- ja rullausteiden käyttö

3.2.3.1 Merkinantopaikalle vaakasuoraan asetettu valkoinen käsipunnuksen muotoinen merkki (kuva A1-4) tarkoittaa, että ilma-aluksen on laskussa, lentoonlähdessä ja rullauksessa käytettävä vain kiito- ja rullausteitä.



Kuva A1-4

3.2.3.2 Merkinantopaikalle vaakasuoraan asetettu samanlainen valkoinen käsipunnuksen muotoinen merkki kuin 3.2.3.1 kohdassa, jonka kummassakin ympyränmuotoisessa osassa on musta juova kohtisuoraan vartta vastaan (kuva A1-5), tarkoittaa, että ilma-alus saa laskussa ja lentoonlähdessä käyttää vain kiitoteitä, mutta muun liikehtimisen saa suorittaa myös kiito- ja rullausteiden ulkopuolella.



Kuva A1-5

3.2.4 Suljetut kiito- ja rullaustiet

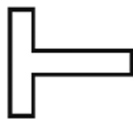
3.2.4.1 Kiito- tai rullausteille tai niiden osille vaakasuoraan asetetut yksiväriset selvästi alustastaan erottuvat valkoiset tai keltaiset ristit (kuva A1-6) tarkoittavat, että niillä merkitty alue ei sovellu ilma-alusten liikkumiseen.



Kuva A1-6

3.2.5 Lento- ja laskusuunta

- 3.2.5.1 Vaakasuoraan asetettu valkoinen tai oranssinvärinen "tuuli – T" (kuva A1-7) osoittaa suunnan, johon ilma-alusten on suoritettava lento- ja lasku; lento- ja laskusuunta on T:n varren suuntainen sen poikkiviivaa kohti. Tuuli-T on sitä yöllä käytettäessä joko valaistu tai reunustettu valkoisin valoin.



Kuva A1-7

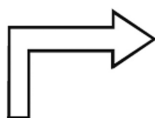
- 3.2.5.2 Lennonjohtotorniin tai sen lähistölle pystysuoraan asetettu kaksinumeroinen luku (kuva A1-8) ilmoittaa liikenne-alueella olevalle ilma-alukselle magneettisen lento- ja laskusuunnan pyöristettynä lähimpään kymmeneen asteeseen.



Kuva A1-8

3.2.6 Oikeanpuoleinen liikenne

- 3.2.6.1 Oikealle osoittava selvästi näkyvä nuoli (kuva A1-9) asetettuna merkinantopaikalle tai vaakasuoraan käytössä olevan kiitotien päähän tarkoittaa, että kaarrot ennen laskua ja lento- ja laskusuunnan jälkeen on suoritettava oikealle.



Kuva A1-9

3.2.7 Ilmaliikennepalvelutoimisto

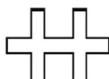
- 3.2.7.1 Pystysuoraan asetettu musta C-kirjain keltaisella pohjalla (kuva A1-10) ilmoittaa ilmaliikennepalvelutoimiston sijainnin.



Kuva A1-10

3.2.8 Purjelentotoiminta

- 3.2.8.1 Merkinantopaikalle vaakasuoraan asetettu valkoinen kaksoisristi (kuva A1-11) tarkoittaa, että lentopaikkaa käytetään purjelentotoimintaan ja että purjelentoja suoritetaan parhaillaan.



Kuva A1-11


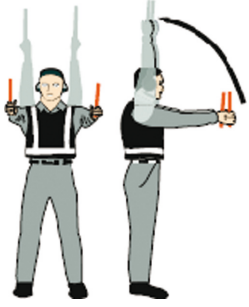



4. OPASTUSMERKIT


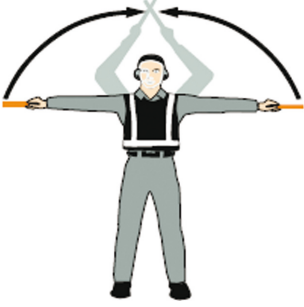



4.1 Merkinantajalta/opastajalta ilma-alukselle






- 4.1.1 Merkinantaja/opastaja, joka voi tarvittaessa käyttää käsissään valoja havaittavuuden parantamiseksi, antaa merkit ilma-alusta kohti kääntyneenä ja sijoittuneena

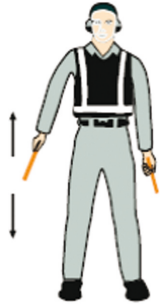



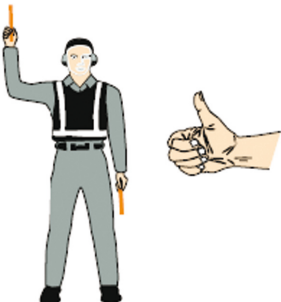
- kiinteäsiipisen ilma-aluksen vasemmalle puolelle siten, että ohjaaja näkee hänet parhaiten; ja
- helikopterin eteen sellaiseen paikkaan, josta ohjaaja näkee hänet parhaiten.


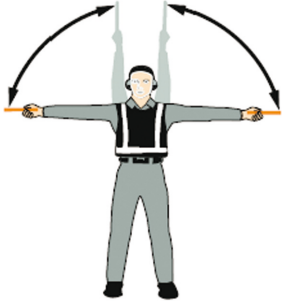



- 4.1.2 Ennen seuraavien merkien käyttämistä merkinantajan/opastajan on varmistuttava siitä, että alue, jolle ilma-alusta opastetaan, on vapaa esteistä, joihin ilma-alus voisi törmätä noudattaessaan SERA.3301 kohdan a alakohdan määräyksiä.





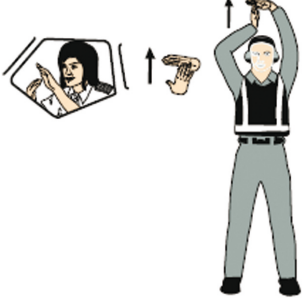
	<p>1. Siivenkärkiopas (*)</p> <p>Kohota oikea käsi pään yläpuolelle ja pidä kädessä ylöspäin osoittavaa sauva; osoita vasemmassa kädessä olevalla sauvalla alaspäin ja liikuta kättä kohti vartaloa.</p> <p>(*) Tätä merkkiä käyttää ilma-aluksen siivenkärjen luona oleva merkinantaja osoittaakseen ohjaajalle, opastajalle tai työntäjälle, että ilma-alus voi kulkea esteettömästi pysäköintipaikalle tai sieltä pois.</p>
	<p>2. Portin osoittaminen</p> <p>Ojenna käsivarret täysin suoriksi eteenpäin, pidä käsissä ylöspäin osoittavia sauvoja ja vie käsivarret suorina pään yläpuolelle.</p>
	<p>3. Jatka seuraavan merkinantajan/opastajan luo tai lennonjohdon ohjeiden mukaisesti</p> <p>Osoita molemmilla käsivarsilla ylöspäin, siirrä käsivarret vartalon sivuille, ojenna ne ulospäin ja osoita sitten sauvoilla seuraavan merkinantajan/opastajan tai rullausalueen suuntaan.</p>
	<p>4. Suoraan eteenpäin</p> <p>Ojenna käsivarret sivulle, koukista ne kyynärpästä ja liikuta sauvoja ylösalas rinnan ja pään korkeuden välillä.</p>
	<p>5.a) Käänny vasemmalle (ohjaajasta katsottuna)</p> <p>Ojenna oikea käsivarsi ja sauva sivulle 90 asteen kulmaan vartalosta ja anna vasemmalla kädellä samanlainen merkki kuin näytettäessä merkkiä "Suoraan eteenpäin". Mitä nopeampi kädenliike, sitä jyrkempi käänös.</p>

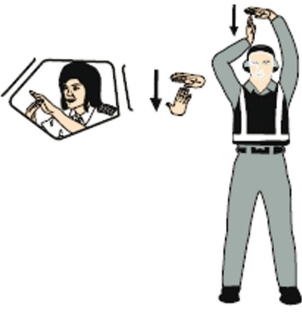



	<p>5.b) Käännny oikealle (ohjaajasta katsottuna)</p> <p>Ojenna vasen käsivarsi ja sauva sivulle 90 asteen kulmaan vartalosta ja anna oikealla kädellä samanlainen merkki kuin näytettäessä merkkiä "Suoraan eteenpäin". Mitä nopeampi kädenliike, sitä jyrkempi käännös.</p>
	<p>6.a) Tavallinen pysähtyminen</p> <p>Ojenna käsivarret ja käsissä olevat sauvat suoraan sivulle 90 asteen kulmaan vartalosta ja kohota käsivarret hitaasti pään korkeuden yläpuolelle niin, että sauvat menevät ristikkäin.</p>
	<p>6.b) Hätäpysähtyminen</p> <p>Ojenna käsivarret ja sauvat nopeasti pään korkeudelle niin, että sauvat menevät ristikkäin.</p>
	<p>7.a) Kytke jarrut</p> <p>Kohota käsi hieman olkapään korkeuden yläpuolelle ja pidä kämmentä avoimena. Pidä katseyhteyttä ohjaamomiestöön ja sulje käsi nyrkiksi. Älä liiku ennen kuin ohjaamomiestistö on kuitannut merkin näyttämällä pystyasennossa olevaa peukaloa.</p>
	<p>7.b) Päästä jarrut</p> <p>Kohota käsi hieman olkapään korkeuden yläpuolelle ja pidä kämmentä suljettuna nyrkiksi. Pidä katseyhteyttä ohjaamomiestöön ja avaa nyrkki. Älä liiku ennen kuin ohjaamomiestistö on kuitannut merkin näyttämällä pystyasennossa olevaa peukaloa.</p>

	<p>8.a) Pyöräpukit asetettu</p> <p>Ojenna käsivarret suoriksi pään yläpuolelle, osoita sauvoilla sisäänpäin ja liikauta sauvoja terävällä liikkeellä niin, että ne osuvat toisiinsa. Varmistu ohjaamomiehistöön kuittauksesta.</p>
	<p>8.b) Pyöräpukit poistettu</p> <p>Ojenna käsivarret suoriksi pään yläpuolelle, osoita sauvoilla ulospäin ja liikauta käsiä terävällä liikkeellä sauvojen osoittamaan suuntaan. Älä poista pukkeja ennen kuin ohjaamomiehistö on antanut siihen luvan.</p>
	<p>9. Käynnistä moottori(t)</p> <p>Kohota oikea käsivarsi pään korkeudelle, osoita sauvalla ylöspäin ja tee kädellä ympyränmuotoista liikettä; kohota samanaikaisesti vasen käsivarsi pään korkeuden yläpuolelle ja osoita käynnistettävää moottoria.</p>
	<p>10. Pysäytä moottorit</p> <p>Ojenna käsivarsi ja sauva sivuttain vartalon etupuolelle olkapäiden korkeudelle, vie käsi ja sauva vasemmalle olkapäälle ja vedä sitten sauva oikealle olkapäälle kaulan editse.</p>
	<p>11. Hidasta kulkuasi</p> <p>Ojenna käsivarret sivulle ja liikuta niitä alaspäin "läpyttävän" kädenliikkein ja heiluta sauvaa ylös alas vyötärön ja polven korkeuden välillä.</p>

	<p>12. Vähennä moottorin (moottorien) tehoa osoitetulla puolella</p> <p>Pidä kädet alhaalla ja sauvat maata kohti ja heiluta <i>oikeaa</i> tai <i>vasenta</i> sauvaa ylös alas merkiksi siitä, että vastaavasti <i>vasemman</i> tai <i>oikean</i> puolen moottorin (moottorien) tehoa on vähennettävä.</p>
	<p>13. Suoraan taaksepäin</p> <p>Pidä käsivarsia vyötärön korkeudella ja pyöritä käsiä eteenpäin. Pysäyttääksesi taaksepäin suuntautuvan liikkeen käytä merkkiä 6.a) tai 6.b).</p>
	<p>14.a) Käännä peruuttaessasi (pyrstö oikealle)</p> <p>Osoita vasemmalla käsivarrella ja sauvalla alas ja vie oikea käsivarsi toistuvasti pystyasennosta eteenpäin osoittamaan vaakasuoraan asentoon.</p>
	<p>14.b) Käännä peruuttaessasi (pyrstö vasemmalle)</p> <p>Osoita oikealla käsivarrella ja sauvalla alas ja vie vasen käsivarsi toistuvasti pystyasennosta eteenpäin osoittamaan vaakasuoraan asentoon.</p>
	<p>15. Myönteinen vastaus / kaikki selvää (*)</p> <p>Kohota oikea käsivarsi pään korkeudelle ja osoita sauvalla ylöspäin tai näytä kättä pitäen peukaloo pystyasennossa; pidä vasen käsivarsi sivulla polven korkeudella.</p> <p>(*) Tätä merkkiä käytetään myös teknisen ja palvelutehtävissä toimivan henkilöstön yhteydenpitoon.</p>

	<p>16. Leiju (*)</p> <p>Ojenna käsivarret ja sauvat täysin suoriksi sivulle 90 asteen kulmaan vartalosta.</p> <p>_____</p> <p>(*) tarkoitettu leijunnassa olevalle helikopterille</p>
	<p>17. Nouse (*)</p> <p>Ojenna käsivarret ja sauvat täysin suoriksi sivulle 90 asteen kulmaan vartalosta, pidä kämmenet ylöspäin ja liikuta käsiä toistuvasti ylös. Liikkeen nopeus ilmaisee nousunopeuden.</p> <p>_____</p> <p>(*) tarkoitettu leijunnassa olevalle helikopterille</p>
	<p>18. Vajoa (*)</p> <p>Ojenna käsivarret ja sauvat täysin suoriksi sivulle 90 asteen kulmaan vartalosta, pidä kämmenet alaspäin ja liikuta käsiä toistuvasti alas. Liikkeen nopeus ilmaisee laskeutumisnopeuden.</p> <p>_____</p> <p>(*) tarkoitettu leijunnassa olevalle helikopterille</p>
	<p>19.a) Siirry sivusuuntaan vasemmalle (ohjaajasta katsottuna) (*)</p> <p>Ojenna oikea käsivarsi sivulle vaakasuoraan 90 asteen kulmaan vartalosta. Liikuta toista käsivartta samaan suuntaan lakaisuliikettä muistuttavalla tavalla.</p> <p>_____</p> <p>(*) tarkoitettu leijunnassa olevalle helikopterille</p>
	<p>19.b) Siirry sivusuuntaan oikealle (ohjaajasta katsottuna) (*)</p> <p>Ojenna vasen käsivarsi sivulle vaakasuoraan 90 asteen kulmaan vartalosta. Liikuta toista käsivartta samaan suuntaan lakaisuliikettä muistuttavalla tavalla.</p> <p>_____</p> <p>(*) tarkoitettu leijunnassa olevalle helikopterille</p>

	<p>20. Laske (*)</p> <p>Pidä käsivarret ja sauvat vartalon edessä ristissä alaspäin osoittaen.</p> <p>_____</p> <p>(*) tarkoitettu leijunnassa olevalle helikopterille</p>
	<p>21. Odota paikallasi / odota</p> <p>Ojenna käsivarret ja sauvat sivulle alaspäin 45 asteen kulmaan vartalosta. Pysy paikallasi siihen asti, kunnes ilma-alus saa jatkaa liikkumista.</p>
	<p>22. Ilma-aluksen lähettäminen matkaan</p> <p>Tee oikealla kädellä tai sauvalla tavanomainen sotilastervehdys lähettääksesi ilma-aluksen matkaan. Pidä katseyhteyttä ohjaamomiehistöön, kunnes ilma-alus on lähtenyt rullaamaan.</p>
	<p>23. Älä koske ohjaimiin (teknisen tai palvelutehtävissä toimivan henkilöstön yhteydenpitomerkki)</p> <p>Ojenna oikea käsivarsi pään korkeuden yläpuolelle ja sulje käsi nyrkiksi tai pidä sauvaa vaakasuorassa asennossa; pidä vasen käsivarsi sivulla polven korkeudella.</p>
	<p>24. Kytke ulkoinen voimanlähde (teknisen tai palvelutehtävissä toimivan henkilöstön yhteydenpitomerkki)</p> <p>Ojenna käsivarret pään yläpuolelle, pidä vasemman käden kämmen avattuna ja vaakasuorassa ja vie oikean käden sormenpäät kohtisuoraan kosketuksiin vasemman käden kämmenen kanssa (niin, että muodostuu "T"). Yöllä voidaan käyttää myös valaistuja sauvoja T-kuvion muodostamiseen pään yläpuolelle.</p>

	<p>25. Irrota ulkoinen voimanlähde (teknisen tai palvelutehtävissä toimivan henkilöstön yhteydenpito-merkki)</p> <p>Ojenna käsivarret pään yläpuolelle, pidä vasemman käden kämmen avattuna ja vaakasuorassa ja oikean käden sormenpäät kohtisuorassa kosketuksessa vasemman käden kämmeneen (niin, että muodostuu "T"). Vedä sitten oikea käsi irti vasemmasta. Älä irrota ulkoista voimanlähdettä ilman ohjaamomiehistön lupaa. Yöllä voidaan käyttää myös valaistuja sauvoja T-kuvion muodostamiseen pään yläpuolelle.</p>
	<p>26. Kielteinen vastaus (teknisen tai palvelutehtävissä toimivan henkilöstön yhteydenpito-merkki)</p> <p>Pidä oikea käsivarsi suoraan sivulla olkapään korkeudella 90 asteen kulmassa vartalosta ja osoita sauvalla tai peukalolla alas; pidä vasen käsivarsi sivulla polven korkeudella.</p>
	<p>27. Käytettävä puhelinyhteyttä (teknisen tai palvelutehtävissä toimivan henkilöstön yhteydenpito-merkki)</p> <p>Ojenna molemmat käsivarret sivulle 90 asteen kulmaan vartalosta ja peitä sitten molemmat korvat käsillä.</p>
	<p>28. Portaiden avaaminen/sulkeminen (teknisen tai palvelutehtävissä toimivan henkilöstön yhteydenpito-merkki) (*)</p> <p>Pidä oikeaa käsivartta sivulla ja vasenta käsivartta koholla pään korkeuden yläpuolella 45 asteen kulmassa vartalosta. Liikuta oikeaa käsivartta lakaisuliikettä muistuttavalla tavalla kohti vasenta olkapäätä.</p> <p>(*) Tämä merkki on tarkoitettu käytettäväksi pääasiassa silloin, kun ilma-aluksessa on sisäänvedettävät portaat sen etuosassa.</p>

4.2 Ilma-aluksen ohjaajalta merkinantajalle/opastajalle

4.2.1 Seuraavat merkit on tarkoitettu ilma-aluksen ohjaajan annettavaksi ohjaamosta siten, että kädet ovat selvästi merkinantajan/opastajan näkyvissä ja tarvittaessa valaistut merkinantojen havaitsemisen helpottamiseksi.

4.2.1.1 Jarrut

- Jarrutan*: Kyynärvarsi kohotetaan vaakasuoraan kasvojen eteen sormet suoriksi ojennettuina, sitten käsi puristetaan nyrkkiin.
- Päästän jarrut*: Kyynärvarsi kohotetaan vaakasuoraan kasvojen eteen käsi nyrkissä, sitten sormet ojennetaan suoriksi.

4.2.1.2 Pyöräpukit

- a) *Aseta pyöräpukit*: Kädet eteen ojennettuina kämmenet ulospäin, sitten kädet vedetään ristikkäin kasvojen eteen.
- b) *Poista pyöräpukit*: Kädet ristikkäin kasvojen edessä kämmenet ulospäin, sitten ojennetaan kädet eteen.

4.2.1.3 Valmis käynnistämään moottorin (moottorit)




- a) Yhden käden suoraksi ojennettujen sormien lukumäärä ilmaisee käynnistettävän moottorin numeron.

4.3 Teknisen ja palvelutehtävissä toimivan henkilöstön yhteydenpitomerkit

- 4.3.1 Käsimerkkejä saa käyttää vain silloin, kun teknisen ja palvelutehtävissä olevan henkilöstön ei ole mahdollista pitää yhteyttä sanallisesti.
- 4.3.2 Merkinantajan/opastajan on varmistuttava siitä, että ohjaamomiehistö kuittaa teknisen ja palvelutehtävissä toimivan henkilöstön yhteydenpitomerkit.

5. HÄTÄTILANTEESSA KÄYTETTÄVÄT VAKIINTUNEET KÄSIMERKIT

- 5.1 Seuraavat käsimerkit on vahvistettu vähimmäisvaatimuksiksi, jotka ovat tarpeen hätäviestinnässä ARFF-pelastusjohtajan/ARFF-palomiesten sekä vaaratilanteessa olevan ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön välillä. Hätätilanteessa käytettävät ARFF-käsimerkit olisi annettava ohjaamomiehistölle ilma-aluksen edestä vasemmalta puolelta.

	<p>1. Suositellaan evakuointia</p> <p>Evakuointia suositellaan ilma-aluksen palo- ja pelastusmiehistön ja pelastusjohtajan ulkoisesta tilanteesta tekemän arvion perusteella.</p> <p>Ojenna käsivarsi irti vartalosta ja pidä sitä vaakasuorassa käsi kohotettuna silmien tasolle. Viittilöi käsivarrella taaksepäin. Pidä toinen käsivarsi alhaalla vartalon sivulla.</p> <p>Yöllä – sama merkki sauvojen kanssa.</p>
	<p>2. Suositellaan evakuoinnin lopettamista / toiminnan pysäyttämistä</p> <p>Suosittellaan käynnissä olevan evakuoinnin keskeyttämistä. Pysäytä ilma-aluksen kulku tai muu käynnissä oleva toiminta.</p> <p>Nosta kädet pään eteen – risti kädet ranteiden kohdalta.</p> <p>Yöllä – sama merkki sauvojen kanssa.</p>
	<p>3. Tilanne hallinnassa</p> <p>Ei ulkopuolisia merkkejä vaarallisista olosuhteista tai "vaara ohi".</p> <p>Ojenna käsivarret alas vartalon sivuille 45 asteen kulmaan. Siirrä käsivarret vartalon keskelle vyötärön alapuolelle ja risti kädet ranteiden kohdalta ja ojenna käsivarret sitten sivuille alkuasentoon.</p> <p>Yöllä – sama merkki sauvojen kanssa.</p>



4. Tulipalo

Tee oikealla käsivarrella kahdeksikon muotoista liikettä olkapään ja polven välillä, ja osoita samalla vasemmalla kädellä kohti palopaikkaa.

Yöllä – sama merkki sauvojen kanssa.

Lisäys 2

Miehittämättömät vapaat ilmapallot

1. MIEHITTÄMÄTTÖMIEN VAPAI DEN ILMAPALLOJEN LUOKITUS
- 1.1 **Miehittämättömät vapaat ilmapallot luokitellaan seuraavasti (ks. kuva AP2-1):**
 - a) *kevyt*: miehittämätön vapaa ilmapallo, joka kantaa yhden tai useamman yhteispainoltaan alle 4 kilogramman kollin hyötykuorman, jollei ilmapalloa luokitella c alakohdan 2, 3 tai 4 alakohdan perusteella raskaaksi; tai
 - b) *keskiraskas*: miehittämätön vapaa ilmapallo, joka kantaa yhden tai useamman yhteispainoltaan vähintään 4 kilogramman mutta alle 6 kilogramman kollin hyötykuorman, jollei ilmapalloa luokitella seuraavana olevan c alakohdan 2, 3 tai 4 alakohdan perusteella raskaaksi; tai
 - c) *raskas*: miehittämätön vapaa ilmapallo,
 - 1) joka kantaa kokonaispainoltaan vähintään 6 kilogramman hyötykuorman; tai
 - 2) jonka kantamaan hyötykuorman sisältyy vähintään 3 kilogramman painoinen kolli; tai
 - 3) jonka kantamaan hyötykuorman sisältyy vähintään 2 kilogramman painoinen pinta-alatiheydeltään yli 13 g/cm^2 oleva kolli (pinta-alatiheys määritetään jakamalla hyötykuormakollin kokonaismassa (g) sen pienimmän pinnan pinta-alalla (cm^2)); tai
 - 4) jonka kantaman hyötykuorman ripustamiseen käytetään köyttä tai muuta välinettä niin, että kuorman irtoamiseen ilmapallosta törmäyksessä tarvitaan vähintään 230 N voima.
2. YLEISET TOIMINTASÄÄNNÖT
- 2.1 Miehittämätöntä vapaata ilmapalloa ei saa päästää lentoon ilman sen valtion asianmukaista lupaa, josta pallo lähetetään.
- 2.2 Miehittämätöntä vapaata ilmapalloa, lukuun ottamatta kevyttä ilmapalloa, jota käytetään yksinomaan meteorologisiin tarkoituksiin ja asianomaisen viranomaisen määräysten mukaisesti, ei saa päästää lentämään toisen valtion yli ilman kyseisen valtion asianmukaista lupaa.
- 2.3 Edellä 2.2 alakohdassa tarkoitettu lupa on hankittava ennen ilmapallon lähettämistä, jos käyttöä suunniteltaessa on syytä odottaa, että ilmapallo saattaa ajautua jonkin muun valtion ilmatilaan. Tällainen lupa voidaan saada useammalle perättäiselle lennolle tai tietyn tyyppisille toistuvilla lennoilla, kuten esim. ilmakehää tutkivien ilmapallojen lennoille.
- 2.4 Miehittämätöntä vapaata ilmapalloa on käytettävä rekisteröintivaltion ja niiden valtioiden, joiden yli ilmapallon odotetaan lentävän, asettamien ehtojen mukaisesti.
- 2.5 Miehittämätöntä vapaata ilmapalloa ei saa käyttää niin, että pallon tai jonkin sen osan, mukaan lukien sen hyötykuorma, törmäys maan pintaan aiheuttaa vaaraa ihmisille tai omaisuudelle.
- 2.6 Raskasta miehittämätöntä vapaata ilmapalloa ei saa käyttää aavan meren yläpuolella ilman lennonvarmistuspalvelun tarjoajan (tarjoajien) kanssa tehtyjä ennakkojärjestelyjä.

Kuva AP2-1

OMINAISUUDET		HYÖTYKUORMAN MASSA (kilogrammaa)					
		1	2	3	4	5	6 tai yli
KÖYSI tai MUU RIPUSTUSVÄLINE 230 Newtonia tai ENEMMÄN		RASKAS					
HYÖTYKUORMAN YKSITTÄINEN KOLLI	PINTA-ALA- TIHEYS yli 13 g/cm ²						
<div style="border: 1px dashed black; padding: 2px; display: inline-block;"> PINTA-ALAN TIHEYDEN LASKEMINEN MASSA (g) Pienimmänpinnan pinta-ala (cm²) </div>		PINTA-ALA- TIHEYS alle 13 g/cm ²					
MASSA YHTEENSÄ (jos ripustusväline TAI pinta-alatiheys TAI yksittäisen kollin massa eivät ole määräviä tekijöitä)		KEVYT		KESKI- RASKAS			

3. KÄYTTÖRAJOITUKSET JA VARUSTEVAATIMUKSET

- 3.1 Raskasta miehittämätöntä vapaata ilmapalloa ei saa käyttää ilman lennonvarmistuspalvelun tarjoajan (tarjoajien) lupaa millään 18 000 metrin (60 000 jalan) painekorkeuden alapuolella olevalla lentokorkeudella eikä päästää tällaisen lentokorkeuden läpi, jos kyseisellä lentokorkeudella on
- pilviä tai muita näkyvyyttä haittaavia ilmiöitä, jotka peittävät enemmän kuin puoli taivasta; tai
 - vaakanäkyvyys alle 8 kilometriä.
- 3.2 Raskasta tai keskiraskasta miehittämätöntä vapaata ilmapalloa ei saa päästää lentoon niin, että se lentää alle 300 metrin (1 000 jalan) korkeudella asutuskeskusten tiheästi asuttujen osien tai ulkosalle kokoontuneen sellaisen väkijoukon yli, joka ei ole osallisena ilmapallon käyttöön.
- 3.3 Raskasta miehittämätöntä vapaata ilmapalloa ei saa käyttää, ellei
- sitä ole varustettu vähintään kahdella itsenäisesti toimivalla automaattisella tai kaukosäätteisellä hyötykuorman lennon päättävällä laitteella tai järjestelmällä;
 - ilmapallon kuoren lennon päättämiseen käytetä vähintään kahta itsenäisesti toimivaa menetelmää, järjestelmää tai laitetta tai näiden yhdistelmää, kun kyseessä on paineistamaton polyeteeni-ilmapallo;

- c) ilmapallon kuorta ole varustettu tutkan lähetettä heijastavalla laitteella (laitteilla) tai tutkan lähetettä heijastavalla materiaalilla, joka saa aikaan kaiun maassa taajuusalueella 200–2 700 MHz toimivaan tutkaan tai, mikäli ilmapallo lentää maassa sijaitsevan tutkan kantaman ulkopuolella, ilmapalloa ole varustettu muilla sellaisilla laitteilla, joiden avulla sen käyttäjä voi jatkuvasti seurata sitä.
- 3.4 Raskasta miehittämätöntä vapaata ilmapalloa ei saa käyttää seuraavissa olosuhteissa:
- a) alueella, jolla on maassa käytössä toisiovalvontatutkalaite (SSR), jolle ilmapalloa ole varustettu painekorkeuden ilmoittavalla toisiotutkavastaimella (SSR-transponderilla), joka lähettää annettua koodia jatkuvasti tai voidaan kytkeä toimintaan silloin, kun se on seuranta-aseman kannalta tarpeellista; tai
- b) alueella, jolla on maassa käytössä ADS-B-laite, jolle ilmapalloa ole varustettu painekorkeuden ilmoittavalla ADS-B-lähettimellä, joka on toiminnassa jatkuvasti tai voidaan kytkeä toimintaan silloin, kun se on seuranta-aseman kannalta tarpeellista.
- 3.5 Jos miehittämätön vapaa ilmapallo on varustettu riippuantennilla, jonka katkaisemiseksi mistä tahansa kohdasta tarvitaan yli 230 N:n voima, ilmapalloa ei saa käyttää, jollei antenniin ole kiinnitetty enintään 15 metrin välein värillisiä viirejä tai nauhoja.
- 3.6 Raskasta miehittämätöntä vapaata ilmapalloa ei saa käyttää 18 000 metrin (60 000 jalan) painekorkeuden alapuolella yöllä tai muuna toimivaltaisen viranomaisen määräämänä aikana, jollei ilmapalloa ja sen lisäosia sekä hyötykuormaa ole valaistu riippumatta siitä, irtoavatko ne toisistaan käytön aikana.
- 3.7 Raskasta miehittämätöntä vapaata ilmapalloa, johon on kiinnitetty yli 15 metriä pitkä laite (muu kuin erittäin kirkasvärinen avoin laskuvarjo), ei saa käyttää yöllä 18 000 metrin (60 000 jalan) painekorkeuden alapuolella, jollei kiinnitettyä laitetta ole väritetty erivärisillä kirkkailla raidoilla tai siihen ole kiinnitetty värillisiä viirejä.
4. LENNON PÄÄTTÄMINEN
- 4.1 Raskaan miehittämättömän vapaan ilmapallon käyttäjän on aktivoitava 3.3 alakohdan a ja b alakohdassa vaaditut asianmukaiset lennon päättävät laitteet
- a) kun saadaan tietää, että sääolosuhteet ovat huonommat kuin käyttöä varten on määrätty;
- b) jos toimintahäiriö tai muu syy tekee lennon jatkumisen vaaralliseksi lentoliikenteelle tai maassa oleville ihmisille tai omaisuudelle; tai
- c) ennen kuin ilmapallo saapuu toisen valtion ilmatilaan ilman lupaa.
5. LENNOSTA ILMOITTAMINEN
- 5.1 **Ilmoittaminen ennen lentoa**
- 5.1.1 Raskaan tai keskiraskaan miehittämättömän vapaan ilmapallon suunnitellusta lennosta on ilmoitettava asianomaiselle ilmailukennepalveluyksikölle ennalta viimeistään seitsemän päivää ennen suunnitellun lennon päivämäärää.
- 5.1.2 Ilmoitukseen aiotusta lennosta on sisällyttävä seuraavista kohdista ne, jotka kyseinen ilmailukennepalveluyksikkö vaatii:
- a) ilmapallon lennon tai ohjelman tunnus;
- b) ilmapallon luokitus ja kuvaus;
- c) SSR-koodi tai NDB-taajuus sen mukaan, kumpaa käytetään;
- d) käyttäjän nimi ja puhelinnumero;
- e) lähettämispaikka;
- f) arvioitu lähettämis aika (tai jos lähetetään useita ilmapalloja, lähettämisen alkaminen ja päättyminen);

- g) lähetettävien ilmapallojen lukumäärä ja lähettämisten suunnitellut aikavälit (jos lähetetään useita ilmapalloja);
- h) odotettu noususuunta;
- i) matkalentokorkeus (-korkeudet) (painekorkeus);
- j) arvioitu aika, jonka kuluttua ilmapallo nousee yli 18 000 metrin (60 000 jalan) painekorkeuteen tai saavuttaa matkalentokorkeutensa, jos se on enintään 18 000 metriä (60 000 jalkaa), sekä ilmapallon senhetkinen arvioitu sijainti. Jos ilmapalloja lähetetään yhtäjaksoisesti, on edellä sanotun sijasta ilmoitettava arvioitu aika, jolloin sarjan ensimmäinen ja viimeinen ilmapallo saavuttaa kyseisen lentokorkeuden (esim. 122136Z–130330Z);
- k) lennon päättymisen arvioitu päivämäärä ja aika sekä alue, jolla maahan tulon ja talteen ottamisen on suunniteltu tapahtuvan. Jos ilmapallot suorittavat pitkäkestoisia lentoja niin, että lennon päättymispäivämäärää ja -aikaa tai maahan tulon paikkaa ei voida arvioida tarkasti, on käytettävä sanontaa ”pitkä kesto” (”long duration”). Jos suunnitelmaan sisältyy enemmän kuin yksi maahantulo- ja talteenottoaika, ilmoitetaan jokaisen sijainti sekä arvioitu maahantuloaika. Jos kyseessä on sarja maahantuloja, ilmoitetaan sarjan ensimmäisen ja viimeisen ilmapallon maahantulon arvioitu aika (esim. 070330Z–072300Z).

5.1.3 Kaikki niiden tietojen muutokset, jotka on annettava 5.1 alakohdan mukaisesti ennen ilmapallon lähettämistä, on toimitettava asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle viimeistään 6 tuntia ennen arvioitua lähettämisaikaa. Tutkittaessa auringosta tai muualta avaruudesta peräisin olevia häiriöitä tämä määräaika on 30 minuuttia silloin, kun aika on ratkaiseva tekijä.

5.2 Lähettämislmoitus

5.2.1 Heti, kun keskiraskas tai raskas miehittämätön vapaa ilmapallo on lähetetty, käyttäjän on ilmoitettava asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle seuraavat tiedot:

- a) ilmapallon lennon tunnistustiedot;
- b) lähettämisaika;
- c) todellinen lähettämisaika;
- d) arvioitu aika, jolloin ilmapallo läpäisee 18 000 metrin (60 000 jalan) painekorkeuden tai saavuttaa matkalentokorkeutensa, jos se on enintään 18 000 metriä (60 000 jalkaa), sekä ilmapallon arvioitu senhetkinen sijainti; ja
- e) mahdolliset muutokset aiemmin 5.1.2 alakohdan g ja h alakohdan mukaisesti annettuihin tietoihin.

5.3 Peruutusilmoitus

5.3.1 Käyttäjän on ilmoitettava asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle heti, kun saadaan tietää, että keskiraskaan tai raskaan miehittämättömän vapaan ilmapallon aiemmin 5.1 alakohdan mukaisesti ilmoitettu aiottu lento on peruutettu.

6. SIJAINNITIE TOJEN TALLENTAMINEN JA ILMOITTAMINEN

- 6.1 Raskaan miehittämättömän enintään 18 000 metrin (60 000 jalan) painekorkeudella lentävän vapaan ilmapallon käyttäjän on seurattava ilmapallon lentoreittiä sekä ilmoitettava ilmapallon sijainti ilmaliikennepalvelun vaatimusten mukaisesti. Käyttäjän on tallennettava tiedot ilmapallon sijainnista 2 tunnin välein, ellei ilmaliikennepalvelu vaadi edellä tarkoitettuja ilmoituksia useammin.
- 6.2 Raskaan miehittämättömän yli 18 000 metrin (60 000 jalan) painekorkeudella lentävän vapaan ilmapallon käyttäjän on seurattava ilmapallon lennon etenemistä sekä ilmoitettava ilmapallon sijainti ilmaliikennepalvelun vaatimusten mukaisesti. Käyttäjän on tallennettava tiedot ilmapallon sijainnista 24 tunnin välein, ellei ilmaliikennepalvelu vaadi edellä tarkoitettuja ilmoituksia useammin.
- 6.3 Jos sijaintitietoja ei voida tallentaa 6.1 ja 6.2 alakohdan mukaisesti, käyttäjän on ilmoitettava tästä heti asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle. Tähän ilmoitukseen on sisällyttävä viimeinen sijainnista tallennettu tieto. Kun ilmapallon lentoa voidaan jälleen seurata, asiasta on heti ilmoitettava asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle.

- 6.4 Käyttäjän on ilmoitettava tuntia ennen raskaan miehittämättömän vapaan ilmapallon suunnitellun laskeutumisen alkamista asianomaiselle ATS-elimelle seuraavat tiedot ilmapallosta:
- a) maantieteellinen sijainti ilmoitushetkellä;
 - b) lentokorkeus (paine korkeus) ilmoitushetkellä;
 - c) jos ilmapallo lentää 18 000 metrin (60 000 jalan) painekorkeuden yläpuolella, ennustettu aika, jolloin se laskeutuu tämän korkeuden alapuolelle;
 - d) maahan tulon ennustettu aika ja paikka.
- 6.5 Raskaan tai keskiraskaan miehittämättömän vapaan ilmapallon käyttäjän on ilmoitettava asianomaiselle ilmalii-
kennepalveluyksikölle ilmapallon käytön päättymisestä.
-

Lisäys 3

Matkalentokorkeustaulukko

1.1 Seuraavia matkalentokorkeuksia on noudatettava:

LENTOSUUNTA (*)											
000°–179°						180°–359°					
IFR-lennot			VFR-lennot			IFR-lennot			VFR-lennot		
Lentokorkeus			Lentokorkeus			Lentokorkeus			Lentokorkeus		
Lento-pinta	Jalkaa	Metriä	Lento-pinta	Jalkaa	Metriä	Lento-pinta	Jalkaa	Metres	Lento-pinta	Jalkaa	Metriä
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
jne.	jne.	jne. jne.				jne.	jne.	jne.			

(*) Magneettinen lentosuunta, tai napa-alueilla 70. leveyspiirin yläpuolella ja toimivaltaisten viranomaisten mahdollisesti määräämällä sitä laajemmalla alueella grid-lentosuunnat, jotka määräytyvät stereografisen polaarikartan päälle asetetun, Greenwichin meridiaanin suuntaisista viivoista muodostuvan joukon perusteella silloin, kun suuntaa pohjoisnavalle käytetään grid-pohjoisena.

ATS-ilmatilaluokat – annettavat palvelut ja lentoja koskevat vaatimukset

(Ks. SERA.6001 kohta ja SERA.5025 kohdan b alakohta)

Luokka	Lennon tyyppi	Porrastettavat lennot	Annettava palvelu	Nopeusrajoitus (*)	Radioyhteysvalmius vaaditaan	Jatkuva kaksisuuntainen radioyhteys ilmasta maahan vaaditaan	Lennonjohtoselvitys vaaditaan
A	Vain IFR	Kaikki ilma-alukset	Lennonjohtopalvelua	Ei sovelleta	Kyllä	Kyllä	Kyllä
B	IFR	Kaikki ilma-alukset	Lennonjohtopalvelua	Ei sovelleta	Kyllä	Kyllä	Kyllä
	VFR	Kaikki ilma-alukset	Lennonjohtopalvelua	Ei sovelleta	Kyllä	Kyllä	Kyllä
C	IFR	IFR IFR:stä IFR VFR:stä	Lennonjohtopalvelua	Ei sovelleta	Kyllä	Kyllä	Kyllä
	VFR	VFR IFR:stä	1) Lennonjohtopalvelua VFR-lentojen porrastamiseksi IFR-lennoista 2) VFR/VFR-liikenneilmoituksia (ja liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä)	250 kts IAS alle 3 050 m (10 000 jalkaa) AMSL	Kyllä	Kyllä	Kyllä
D	IFR	IFR IFR:stä	Lennonjohtopalvelua, liikenneilmoituksia VFR-lennoista (ja liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä)	250 kts IAS alle 3 050 m (10 000 jalkaa) AMSL	Kyllä	Kyllä	Kyllä
	VFR	Ei	IFR/VFR- ja VFR/VFR-liikenneilmoituksia (ja liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä)	250 kts IAS alle 3 050 m (10 000 jalkaa) AMSL	Kyllä	Kyllä	Kyllä
E	IFR	IFR IFR:stä	Lennonjohtopalvelua ja siinä määrin kuin käytännöllistä, liikenneilmoituksia VFR-lennoista	250 kts IAS alle 3 050 m (10 000 jalkaa) AMSL	Kyllä	Kyllä	Kyllä
	VFR	Ei	Liikenneilmoituksia siinä määrin kuin käytännöllistä	250 kts IAS alle 3 050 m (10 000 jalkaa) AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei

Luokka	Lennon tyyppi	Porrastettavat lennot	Annettava palvelu	Nopeusrajoitus (*)	Radioyhteysvalmius vaaditaan	Jatkuva kaksisuuntainen radioyhteys ilmasta maahan vaaditaan	Lennonjohtoselvitys vaaditaan
F	IFR	IFR IFR:stä siinä määrin kuin käytännöllistä	Ilmaliikenteen neuvontapalvelua; lentotiedotuspalvelua pyynnöstä	250 kts IAS alle 3 050 m (10 000 jalkaa) AMSL	Kyllä (***)	Ei (***)	Ei
	VFR	Ei	Lentotiedotuspalvelua pyynnöstä	250 kts IAS alle 3 050 m (10 000 jalkaa) AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei
G	IFR	Ei	Lentotiedotuspalvelua pyynnöstä	250 kts IAS alle 3 050 m (10 000 jalkaa) AMSL	Kyllä (**)	Ei (**)	Ei
	VFR	Ei	Lentotiedotuspalvelua pyynnöstä	250 kts IAS alle 3 050 m (10 000 jalkaa) AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei

(*) Kun siirtokorkeus on alle 3 050 metriä (10 000 jalkaa) keskimääräisestä merenpinnasta (AMSL), 10 000 jalan sijasta olisi käytettävä lentopintaa FL 100. Toimivaltainen viranomainen voi myös hyväksyä poikkeuksia sellaisten ilma-alustyyppien osalta, jotka eivät teknisistä tai turvallisuuteen liittyvistä syistä voi ylläpitää tällaista nopeutta.

(**) Ilma-alusten ohjaajien on kuunneltava jatkuvasti asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvaa ilma-alusten ja maa-aseman välistä puheviestintää ja muodostettava tarvittaessa kaksisuuntainen viestintäyhteys RMZ-vyöhykkeellä.

(***) Ilmaliikenteen neuvontapalvelua saavilta lennoilta edellytetään ilma-aluksen ja maa-aseman välistä puheviestintäyhteyttä. Ilma-alusten ohjaajien on kuunneltava jatkuvasti asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvaa ilma-alusten ja maa-aseman välistä puheviestintää ja muodostettava tarvittaessa kaksisuuntainen viestintäyhteys RMZ-vyöhykkeellä.

Lisäys 5

LENNONVARMISTUSPALVELUJA KOSKEVAT VAATIMUKSET**Ilma-alusten havaintoja ja puheviestintäyhteyttä käyttäen annettavia ilmoituksia koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset**

1. ILMA-ALUKSEN ANTAMIEN ILMOITUSTEN SISÄLTÖ
 - 1.1 **Ilma-aluksen antamat erityisilmoitukset**
 - 1.1.1 Erityisilmoituksessa on annettava seuraavat tiedot:
 - Sanomatyypin tunniste
 - Osa 1 (sijaintitiedot)
 - Ilma-aluksen tunnus
 - Sijainti tai leveys- ja pituusaste
 - Aika
 - Lentopinta tai lentopinnat
 - Osa 3 (sää tiedot)
 - Sääolosuhde, jonka vuoksi erityisilmoitus annetaan (valittava SERA.12005 kohdan a alakohdan luettelosta).
2. ERITYISSÄÄNNÖKSET TUULILEIKKAUSTA JA VULKAANISTA TUHKAA KOSKEVISTA ILMOITUKSISTA
 - 2.1 **Tuulileikkauksesta ilmoittaminen**
 - 2.1.1 Kun ilmoitetaan lennon nousu- ja lähestymisvaiheissa havaitusta tuulileikkauksesta (windshear), ilmoituksessa on mainittava myös ilma-aluksen tyyppi.
 - 2.1.2 Kun tuulileikkausolosuhteista lennon nousu- tai lähestymisvaiheessa on annettu ilmoitus tai ennuste mutta tällaisia olosuhteita ei ole havaittu, ilma-aluksen päällikön on ilmoitettava asiasta asiaankuuluvalla ilmaliikennepalveluyksikölle mahdollisimman pian, ellei ilma-aluksen päällikkö tiedä muun ilma-aluksen jo aiemmin ilmoittaneen asiasta kyseiselle ilmaliikennepalveluyksikölle.
 - 2.2 **Vulkaanisesta toiminnasta ilmoittaminen lennon jälkeen**
 - 2.2.1 Lennon saavuttua lentopaikalle lentotoiminnan harjoittajan tai ohjaamomiehistön jäsenen on toimitettava viipymättä täytetty ilmoitus vulkaanisesta toiminnasta lentopaikan sääpalveluasemalle, tai jos saapuvien ohjaamomiehistön jäsenten ei ole helppo päästä sääpalveluasemalle, täytettyä lomaketta on käsiteltävä sääpalveluviranomaisen ja lentotoiminnan harjoittajan sopimien paikallisten järjestelyjen mukaisesti.
 - 2.2.2 Sääpalveluasemalle toimitettu täytetty ilmoitus vulkaanisesta toiminnasta on välitettävä viipymättä säävalvontasemalle, joka vastaa säävalvonnasta sillä lentotiedotusalueella, jolla vulkaanista toimintaa havaittiin.

Lisäys LIITTEESEEN

Luettelo yhteisesti sovitusta eroavuuksista, joista on ilmoitettava ICAO:lle tämän asetuksen 5 artiklan mukaisesti:

ICAO liite 2

Tämän asetuksen ja kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 2 (10. laitos, muutokseen 42 asti) sisältämien kansainvälisten standardien väliset eroavuudet

Eroavuus A2-01	
ICAO liite 2 3 luku 3.2.2	Uusi säännös. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.3210 kohdan b alakohdassa säädetään seuraavaa: ”b) Ilma-aluksen, joka tietää, että toisen ilma-aluksen ohjattavuus on heikentynyt, on väistettävä kyseistä ilma-alusta.”
Eroavuus A2-02	
ICAO liite 2 3 luku 3.2.3.2 b)	Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.3215 kohdan b alakohdan 2 alakohdassa säädetään seuraavaa (liitteessä 2 olevan 3.2.3.2 kohdan b alakohdassa esitettyyn ICAOn standardiin on lisätty alleviivattu teksti): ”2) kaikkien lentopaikan kenttäalueella olevien ilma-alusten on käytettävä valoja, jotka osoittavat niiden rakenteiden ulottuvuudet, jos se on käytännössä mahdollista, elleivät ilma-alukset seiso paikallaan ja ole muutoin riittävästi valaistuja;”
Eroavuus A2-03	
ICAO liite 2 3 luku 3.2.5 c) & d)	Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.3225 kohta eroaa liitteessä 2 olevan 3.2.5 kohdan c ja d alakohdassa esitetystä ICAOn standardista siten, että siinä täsmennetään, ettei c ja d alakohdassa sovelleta ilmapaloihin: c) <u>ilmapalloja lukuun ottamatta</u> suoritettava kaikki kaarrot vasemmalle lähestyessään laskua varten ja lentoonlähden jälkeen, ellei ole toisin määrätty tai ellei lennonjohto toisin opasta; d) <u>ilmapalloja lukuun ottamatta</u> suoritettava lasku ja lentoonlähtö vastatuuleen, ellei turvallisuus-syistä tai kiitotiejärjestelyn tai muun liikenteen takia muuta suuntaa ole pidettävä parempana.”
Eroavuus A2-04	
ICAO liite 2 3 luku 3.3.1.2	ICAO:n liitteessä 2 oleva 3.3.1.2 kohta korvataan täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.4001 kohdan b alakohdalla. Kyseisen ICAOn standardin ja tämän unionin asetuksen väliset eroavuudet ovat seuraavat: — Valtakunnanrajojen yli suoritettaviksi suunniteltujen VFR-lentojen osalta unionin asetus (SER.A.4001 kohdan b alakohdan 5 alakohta) eroaa liitteessä 2 olevan 3.3.1.2 kohdan e alakohdassa esitetystä ICAOn standardista siten, että siihen on lisätty seuraava alleviivattu teksti: ”jokaista lentoa valtakunnanrajan yli, elleivät asianomaiset valtiot ole toisin määränneet.” — Yöllä suoritettaviksi suunniteltujen VFR- ja IFR-lentojen osalta unionin asetuksen SERA.4001 kohdan b alakohdan 6 alakohtaan on sisällytetty seuraava lisävaatimus: ”6) jokaista yöllä suoritettavaksi suunniteltua lentoa, jos se suuntautuu pois lentopaikan läheisyydestä.” Tämä eroavuus liittyy myös jäljempänä esitettyyn VFR-lentoja koskevaan eroavuuteen A2-06 .
Eroavuus A2-05	
ICAO liite 2 3 luku 3.2.2.4	Uusi säännös. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.3210 kohdan c alakohdan 3 alakohdan i alakohta eroaa liitteessä 2 olevassa 3.2.2.4 kohdassa esitetystä ICAOn standardista, sillä siinä täsmennetään seuraavaa: ”i) Saavuttavat purjelentokoneet. Toisen purjelentokoneen saavuttava purjelentokone voi muuttaa ohjaus-suuntaansa oikealle tai vasemmalle.”

Eroavuus A2-06	
ICAO liite 2 4 luku 4.3	<p>Uusi säännös. ICAOn liitteessä 2 oleva 4.3 kohta korvataan täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.5005 kohdan c alakohdalla. Erona on, että täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 923/2012 otetaan käyttöön seuraavat vaatimukset, joiden nojalla yöllä suoritettavat VFR-lennot voidaan sallia:</p> <p>”c) Kun toimivaltainen viranomainen niin määrää, VFR-lennot voidaan sallia yöllä seuraavin edellytyksin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) jos poistutaan lentopaikan läheisyydestä, on esitettävä lentosuunnitelma; 2) lennoilla on muodostettava kaksisuuntainen viestintäyhteys ja pidettävä sitä yllä asianmukaisella ATS-yhteydenpitokanavalla, jos sellainen on käytettävissä; 3) on sovellettava taulukossa S5-1 esitettyjä näkyvyyttä ja etäisyyttä pilvestä koskevia VMC-minimejä, kuitenkin siten, että <ol style="list-style-type: none"> i) pilvikorkeus ei saa olla vähemmän kuin 450 metriä (1 500 jalkaa); ii) taulukossa S5-1 olevassa a ja b kohdassa esitettyjä alennettua lentonäkyvyyttä koskevia säännöksiä ei sovelleta, paitsi c kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa; iii) ilmatilaluokissa B, C, D, E, F ja G enintään 900 metrin (3 000 jalkaa) korkeudella merenpinnasta tai 300 metrin (1 000 jalkaa) korkeudella maastosta, sen mukaan kumpi näistä ylempi, ohjaajan on säilytettävä jatkuva näköyhteys maan tai veden pintaan; iv) helikopterilennoilla ilmatilaluokissa F ja G lentonäkyvyyden on oltava vähintään 3 kilometriä, edellyttäen että ohjaaja säilyttää jatkuvan näköyhteyden maan tai veden pintaan ja helikopteria lennetään sellaisella nopeudella, jolla muuta liikennettä tai esteitä on mahdollista tarkkailla riittävän ajoissa yhteentörmäyksen välttämiseksi; ja v) vuoristoisella alueella voidaan määrätä suurempia näkyvyyttä ja etäisyyttä pilvestä koskevia VMC-minimejä. 4) helikoptereille voidaan sallia erityistapauksissa, kuten lääkintälennoilla, etsintä- ja pelastustoiminnassa ja palontorjunnassa, 4.3 alakohdan c alakohdassa esitettyjä alhaisempia pilvikorkeutta, näkyvyyttä ja etäisyyttä pilvestä koskevia minimejä; 5) yöllä suoritettava VFR-lento on, paitsi jos se on välttämätöntä lentoonlähdön tai laskun vuoksi tai jos toimitaan toimivaltaisen viranomaisen erityisellä luvalla, lennettävä korkeudella, joka ei alita yli lennettävän valtion vahvistamaa minimilentokorkeutta, tai jos tällaista minimilentokorkeutta ei ole vahvistettu: <ol style="list-style-type: none"> i) ylänkö- tai vuoristoalueilla korkeudella, joka on vähintään 600 metriä (2 000 jalkaa) ylempänä kuin korkein este 8 kilometrin säteellä ilma-aluksen arvioidusta sijainnista; ii) muilla kuin i alakohdassa tarkoitetuilla alueilla korkeudella, joka on vähintään 300 metriä (1 000 jalkaa) ylempänä kuin korkein este 8 kilometrin säteellä ilma-aluksen arvioidusta sijainnista.”
Eroavuus A2-07	
ICAO liite 2 4 luku 4.6	<p>ICAOn liitteessä 2 oleva 4.6 kohta korvataan täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.5005 kohdalla, jonka f alakohdassa otetaan käyttöön estevarakriteerit seuraavasti:</p> <p>”f) Paitsi jos se on välttämätöntä lentoonlähdön tai laskun vuoksi tai jos toimitaan toimivaltaisen viranomaisen luvalla, VFR-lentoa ei saa suorittaa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) asutuskeskusten tiheästi asuttujen osien tai ulkosalle kokoontuneen väkijoukon yläpuolella korkeudella, joka on vähemmän kuin 300 metriä (1 000 jalkaa) ilma-alukselta 600 metrin säteellä olevan korkeimman esteen yläpuolella; 2) muissa kuin 1 alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa korkeudella, joka on vähemmän kuin 150 metriä (500 jalkaa) maan tai veden pinnasta tai 150 metriä (500 jalkaa) ilma-alukselta 150 metrin (500 jalan) säteellä olevan korkeimman esteen yläpuolella.”
Eroavuus A2-08	
ICAO liite 2 3 luku 3.8 kohta ja lisäys 2	<p>3 luvun 3.8 kohdassa oleva ilmaisu ”hädässä oleva” ei sisälly unionin säädökseen, minkä vuoksi saattotehtävien soveltamisala laajenee kaikenlaisiin tällaista palvelua pyytäviin lentoihin. Lisäyksessä 2 olevaan 1.1–1.3 kohtaan sekä lisäliitteeseen A sisältyvät määräykset eivät myöskään sisälly unionin säädökseen.</p>

ICAO liite 11

Tämän asetuksen ja kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 11 (13. laitos, muutokseen 47-B asti) ja liitteen 3 (17. laitos, muutokseen 75 asti) sisältämien kansainvälisten standardien väliset eroavuudet

Eroavuus A11-01	
ICAO liite 11 2 luku 2.25.5 kohta	Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.3401 kohdan d alakohdan 1 alakohta eroaa ICAOn liitteessä 11 esitetystä standardista 2.25.2 seuraavasti: "Aika on ilmoitettava <u>vähintään</u> lähimmän puolen minuutin tarkkuudella."
Eroavuus A11-02	
ICAO liite 11 2 luku 2.6.1 kohta	Poikkeuksen mahdollisuus. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.6001 kohdassa ilma-aluksen sallitaan ylittävän 250 solmun nopeusrajoitus, jos toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt poikkeuksia sellaisten ilma-alustyyppien osalta, jotka eivät teknisistä tai turvallisuuteen liittyvistä syistä voi ylläpitää tällaista nopeutta.
Eroavuus A11-03	
ICAO liite 11 3 luku	Uusi säännös. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.8005 kohdan b alakohdassa säädetään seuraavaa: b) Lennonjohtolinten antamien selvitysten avulla on porrastettava 1) kaikki lennot keskenään ilmatilaluokissa A ja B; 2) IFR-lennot keskenään ilmatilaluokissa C, D ja E; 3) IFR-lennot VFR-lentoihin ilmatilaluokassa C; 4) IFR-lennot erityis-VFR-lentoihin; 5) erityis-VFR-lennot keskenään, ellei toimivaltainen viranomainen ole toisin määrännyt; lento voidaan kuitenkin selvittää <u>säilyttämään oma porrastus tietyllä lennon osalla alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa nousu- tai laskeutumisvaiheessa päivällä näkö sääolosuhteissa</u> , jos ilma-aluksen ohjaaja sitä pyytää ja <u>toisen ilma-aluksen ohjaaja sen hyväksyy</u> ja jos toimivaltainen viranomainen on niin määrännyt edellä b alakohdassa tarkoitetun tilanteen osalta ilmatilaluokissa D ja E.
Eroavuus A11-04	
ICAO liite 11 3 luku	Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.8015 kohdassa säädetään seuraavaa (liitteessä 11 olevassa 3.7.3.1 kohdassa esitettyyn ICAOn standardiin on lisätty alleviivattu teksti): e) Selvitysten ja turvallisuuteen liittyvien tietojen takaisinluku 1) Ohjaamomiestien on luettava lennonjohtajalle takaisin lennonjohtoselvitysten ja puhemuodossa annettujen ohjeiden turvallisuuteen liittyvät osat. Seuraavat on aina luettava takaisin: i) lennonjohdon reittiselvitykset; ii) selvitykset ja ohjeet, jotka koskevat saapumista kiitotielle, laskeutumista kiitotielle, lentoonlähtöä kiitotieltä, odottamista selvästi erossa kiitotiestä, kiitotien ylittämistä, <u>rullausta kiitotiellä</u> ja rullausta takaisin päin kiitotiellä; ja iii) käytössä oleva kiitotie, korkeusmittarin asetukset, SSR-koodit, <u>uudet yhteydenpitokanavat</u> , lentopintaa koskevat ohjeet, suunta- ja nopeusohjeet; ja iv) siirtopinnat riippumatta siitä, ilmoittaako ne lennonjohtaja vai sisältyvätkö ne ATIS-lähetykseen.
Eroavuus A11-05	
ICAO liite 11 3 luku	Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.8015 kohdan e alakohdan 2 alakohdassa säädetään seuraavaa (liitteessä 11 olevassa 3.7.3.1.1 kohdassa esitettyyn ICAOn standardiin on lisätty alleviivattu teksti): 2) Muut selvitykset tai ohjeet, myös ehdolliset selvitykset <u>ja rullausohjeet</u> , on luettava takaisin tai kuitattava tavalla, joka osoittaa selvästi, että ne on ymmärretty ja niitä noudatetaan.

Eroavuus A11-06	
ICAO liite 11 3 luku	<p>Uusi säännös. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.5010 kohdassa säädetään seuraavaa:</p> <p>SERA.5010 Erityis-VFR-lennot lähialueilla</p> <p>Erityis-VFR-lennoille voidaan antaa lennonjohtoselvityksellä lupa liikennöintiin lähialueella. Lukuun ottamatta tilanteita, joissa toimivaltainen viranomaisen antaa luvan helikopterilennoille erityistapauksissa, kuten lääkintälennot, etsintä- ja pelastustoiminta ja palontorjunta, on noudatettava seuraavia lisäehtoja:</p> <p>a) ilma-aluksen ohjaaja:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ilma-alus on pidettävä selvästi erossa pilvestä ja maan tai veden pinta näkyvissä; 2) lentonäkyvyyden on oltava vähintään 1 500 metriä tai helikopterilennoilla vähintään 800 metriä; 3) mittarinopeus saa olla enintään 140 solmua, jotta ohjaajalla on riittävä mahdollisuus tarkkailla muuta liikennettä ja esteitä ajoissa yhteentörmäyksen välttämiseksi; ja <p>b) lennonjohto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) lennon saa suorittaa vain päiväsaikaan, ellei toimivaltainen viranomaisen ole antanut muuhun lupaa; 2) näkyvyyden maassa on oltava vähintään 1 500 metriä tai helikopterilennoilla vähintään 800 metriä; 3) pilvikorkeuden on oltava vähintään 180 metriä (600 jalkaa).
Eroavuus A03-07	
ICAO liite 3 5 luku	<p>Uusi säännös. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.12005 kohdassa säädetään seuraavaa:</p> <p>b) Toimivaltaiset viranomaiset antavat tarvittaessa määräyksiä muista olosuhteista, joista kaikkien ilma-alusten on ilmoitettava kohdatessaan tai havaitessaan niitä.</p>