

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2016/1185,**annettu 20 päivänä heinäkuuta 2016,****täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta yhteisten lentosääntöjen sekä lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevien operatiivisten säännösten päivittämiseksi ja täydentämiseksi (SERA, osa C) sekä asetuksen (EY) N:o 730/2006 kumoamisesta****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

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

ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 ⁽²⁾ ja erityisesti sen 8 b artiklan 6 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksen (EY) N:o 551/2004 4 artiklassa edellytetään, että komissio antaa lentosääntöjä ja ilmatilaluokituksen yhdenmukaista soveltamista koskevia täytäntöönpanosääntöjä. Unionin lentosäännöt on laadittu kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa (SERA, osa A) komissio valmisteli Eurocontrolin, Euroopan lentoturvallisuusviraston, jäljempänä 'virasto', ja Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, jäljempänä 'ICAO', avustamana kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', liitteen 2 saattamista osaksi unionin lainsäädäntöä. Toisessa vaiheessa (SERA, osa B) asiaa koskevat Chicagon yleissopimuksen liitteiden 3 ja 11 määräykset saatiin osaksi unionin lainsäädäntöä. Tuloksena oli komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012 ⁽³⁾, jossa osat A ja B yhdistetään unionin säädöksessä.
- (2) Täytäntöönpanoasetusta (EU) N:o 923/2012 olisi täydennettävä sisällyttämällä siihen loput asiaa koskevat ICAOn määräykset, erityisesti Chicagon yleissopimuksen liitteessä 10 ja asiakirjassa 4444 (PANS-ATM) vahvistetut määräykset, jotka ovat luonteeltaan lentosääntöjen kaltaisia ja joita ei ole vielä saatu osaksi unionin lainsäädäntöä.
- (3) Tämän asetuksen säännöksillä olisi tuettava ja täydennettävä Chicagon yleissopimuksen liitteen 10 niteeseen II ja liitteeseen 11 sekä ICAOn asiakirjaan 4444 (PANS ATM) ja asetuksen (EY) N:o 216/2008 8 b artiklan mukaisesti vahvistettuihin yhteisiin vaatimuksiin sisältyviä ilmaliikennepalvelua koskevia sääntöjä, jotta varmistetaan palvelujen tarjonnan sekä lentäjien ja muiden tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien toimijoiden toiminnan välinen johdonmukaisuus.
- (4) Täytäntöönpanoasetusta (EU) N:o 923/2012 olisi myös mukautettava vastaamaan komission asetuksia (EU) N:o 965/2012 ⁽⁴⁾ ja (EU) N:o 139/2014 ⁽⁵⁾, jotta varmistetaan yhtenäinen lähestymistapa siviili-ilmailun turvallisuuden sääntelyssä.

⁽¹⁾ EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁽²⁾ EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ 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 asetuksen (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 (EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1).

⁽⁴⁾ Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).

⁽⁵⁾ Komission asetus (EU) N:o 139/2014, annettu 12 päivänä helmikuuta 2014, lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 44, 14.2.2014, s. 1).

- (5) Samasta syystä ja sen varmistamiseksi, että sovellettavat säännöt olisivat käyttäjäystävällisempiä, komission asetuksessa (EY) N:o 730/2006⁽¹⁾ vahvistetut säännöt olisi sisällytettävä täytäntöönpanoasetukseen (EU) N:o 923/2012.
- (6) Sen vuoksi täytäntöönpanoasetusta (EU) N:o 923/2012 olisi muutettava ja komission asetus (EY) N:o 730/2006 olisi kumottava.
- (7) Jäsenvaltioille, ilma-alusten käyttäjille, lennonvarmistuspalvelun tarjoajille ja muille asianosaisille olisi annettava riittävä siirtymäaika, jotta ne voivat panna tämän asetuksen asianmukaisesti täytäntöön, mukaan lukien tarvittavien uusien menetelmien julkaiseminen sekä lentotoiminnan harjoittajien ja niiden henkilöstön koulutus. Tämän asetuksen säännöksiä, jotka sisältävät Chicagon yleissopimuksen liitteisiin 2 ja 11 viimeksi tehdyistä muutoksista tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 täytäntöönpanosta saaduista kokemuksista johtuvia kiireellisiä muutoksia komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) N:o 923/2012, olisi kuitenkin sovellettava jo asianmukaisesta aiemmasta päivämäärästä alkaen, ottaen huomioon ilmailutiedotusten säätelyn ja valvonnan järjestelmän (AIRAC) ilmoituspäivämäärät.
- (8) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet perustuvat asetuksen (EY) N:o 216/2008 17 artiklan 2 kohdan b alakohdan ja 19 artiklan 1 kohdan mukaisesti annettuun viraston lausuntoon.
- (9) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004⁽²⁾ 5 artiklalla perustetun yhtenäisen ilmatilan komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012 seuraavasti:

1) Muutetaan 1 artikla seuraavasti:

a) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Tätä asetusta sovelletaan myös jäsenvaltioiden toimivaltaisiin viranomaisiin, lennonvarmistuspalvelun tarjoajiin, lentopaikan pitäjiin ja ilma-alusten toiminnan parissa työskentelevään maahenkilöstöön.”;

b) lisätään 4 kohta seuraavasti:

”4. Tätä asetusta ei sovelleta lennokkeihin eikä leluilma-aluksiin. Jäsenvaltioiden on kuitenkin varmistettava, että vahvistetaan kansalliset säännöt sen varmistamiseksi, että lennokkeja ja leluilma-alkuksia käytetään siten, että siviili-ilmailun turvallisuudelle, ihmisille, omaisuudelle tai toisille ilma-aluksille aiheutuvat vaarat minimoidaan.”.

2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) poistetaan 2 kohta;

b) korvataan 25 kohta seuraavasti:

”25. ’ilmarullauksella’ helikopterin / pystysuoraan lentoa lähtevän ja laskevan ilma-aluksen (VTOL) liikkumista lentopaikan pinnan yläpuolella, tavallisesti maavaikutuksessa ja tavallisesti pienemmällä maanopeudella kuin 37 kilometriä tunnissa (20 solmua);”;

c) korvataan 27 ja 28 kohta seuraavasti:

”27. ’ilmaliikenteen neuvontapalvelulla’ palvelua, jota annetaan neuvontailmatilassa varmistamaan porrastus mittarilentosääntöjen (IFR) mukaisen lentosuunnitelman mukaan lentävien ilma-alusten välillä siinä määrin kuin se on käytännöllistä;

28. ’lennonjohtoselvityksellä (ATC-selvityksellä)’ ilma-alukselle annettua lupaa liikkua lennonjohtoyksikön täsmentämin ehdoin;”;

⁽¹⁾ Komission asetus (EY) N:o 730/2006, annettu 11 päivänä toukokuuta 2006, ilmatilan luokittelusta ja näkölentosääntöjen mukaisten lentojen sallimisesta lentopinnan 195 yläpuolella (EUVL L 128, 16.5.2006, s. 3).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1).

d) korvataan 33, 34 ja 35 kohta seuraavasti:

- "33. 'ilmaliikennepalveluilmatiloilla (ATS-ilmatiloilla)' rajoiltaan määrättyjä kirjaintunnuksin osoitettuja ilmatiloja, joissa voidaan suorittaa tietyntyyppisiä lentoja ja joissa annettavat ilmaliikennepalvelut ja noudatettavat toimintasäännöt on määrätty;
34. 'ilmaliikennepalvelutoimistolla (ARO)' yksikköä, joka on perustettu vastaanottamaan ilmaliikennepalvelua koskevia ilmoituksia sekä ennen lentoonlähtöä esitettyjä lentosuunnitelmia;
35. 'ilmaliikennepalveluyksiköllä (ATS-yksiköllä)' tapauksesta riippuen lennonjohtoyksikköä, lentotiedotuskeskusta, lentopaikan lentotiedotuspalveluyksikköä tai ilmaliikennepalvelutoimistoa tarkoittavaa yleisnimitystä;"

e) lisätään 34 a kohta seuraavasti:

"34 a 'ilmaliikennepalvelun (ATS) valvontapalvelulla' ATS-valvontajärjestelmällä suoraan tarjottavaa palvelua;"

f) korvataan 38 kohta seuraavasti:

- "38. 'varalentopaikalla' sellaista lentopaikkaa, jonne ilma-alus voi lentää, kun lennon jatkaminen tai lasku aiotulle laskupaikalle ei enää ole mahdollista tai suositeltavaa, jolla on saatavilla tarvittavat palvelut ja laitteet, joka on ilma-aluksen suoritusarvovaatimusten mukainen ja joka on oletettuna käyttöhetkenä toiminnassa. Varalentopaikkoihin kuuluvat seuraavat:
- a) lähtövaralentopaikka: varalentopaikka, jolle ilma-alus voisi laskeutua, jos se olisi välttämätöntä pian lentoonlähden jälkeen ja jos lähtölentopaikan käyttäminen ei olisi mahdollista;
- b) reittivaralentopaikka: varalentopaikka, jolle ilma-alus voisi laskeutua, jos varalentopaikalle lentäminen osoittautuu lennon aikana välttämättömäksi;
- c) määrävaralentopaikka: varalentopaikka, jolle ilma-alus voisi laskeutua, jos lasku aiotulle laskupaikalle ei olisi enää mahdollista tai suositeltavaa;"

g) lisätään 48 a kohta seuraavasti:

"48 a 'automaatiikkaan perustuvan valvonnan toimintaehdoilla (ADS-C)' ilmoitussuunnitelmaa, jolla määrätään ADS-C -tietojen ilmoitusehdot (eli ilmaliikennepalveluyksikön vaatimat tiedot ja ADS-C -ilmoitusten toistuvuus, joista on sovittava ennen ADS-C:n käyttöä ilmaliikennepalvelujen tarjonnassa);"

h) korvataan 71 kohta seuraavasti:

"71. 'arvioidulla saapumisajalla (ETA)' IFR-lennoilla aikaa, jolloin ilma-aluksen arvioidaan saapuvan siihen suunnistuslaitteiden avulla määritettyyn nimettyyn kohtaan, josta mittarilähestymismenetelmä on tarkoitettu aloitettavaksi, tai, jos lentopaikalla ei ole suunnistuslaitteita, aikaa, jolloin ilma-alus saapuu lentopaikan yläpuolelle. Näkölentosääntöjen (VFR) mukaisilla lennoilla aikaa, jolloin ilma-aluksen arvioidaan saapuvan lentopaikan yläpuolelle;"

i) lisätään 89 a kohta seuraavasti:

"89 a 'mittarilähestymisellä' lähestymistä ja laskua käyttäen mittarilähestymismenetelmän suuntaopastuslaitteita. Mittarilähestyminen voidaan suorittaa seuraavilla kahdella tavalla:

a) kaksikulotteinen (2D) -mittarilähestyminen käyttäen ainoastaan sivusuuntaopastusta; ja

b) kolmiulotteinen (3D) -mittarilähestyminen käyttäen sekä sivu- että pystysuuntaopastusta;"

j) korvataan 90 kohdan a, b ja c alakohta seuraavasti:

- "a) Ei-tarkkuuslähestyminen (NPA). Mittarilähestymismenetelmä, joka on suunniteltu A-tyypin 2D-mittarilähestymiseen.
- b) Pystysuuntaopastettu lähestyminen (APV). Suorituskykyyn perustuvan navigoinnin (PBN) mittarilähestymismenetelmä, joka on suunniteltu A-tyypin 3D-mittarilähestymiseen.
- c) Tarkkuuslähestyminen (PA). Mittarilähestymismenetelmä, joka perustuu A- tai B-tyypin 3D-mittarilähestymiseen suunniteltuihin navigointijärjestelmiin (ILS-, MLS, GLS ja SBAS Cat I);"

k) lisätään 94 a kohta seuraavasti:

"94 a 'polttoaineminimillä' termiä, jota käytetään kuvaamaan tilannetta, jossa ilma-aluksen polttoaineen määrä on laskenut tasolle, jossa ilma-aluksen on laskeuduttava tietylle lentopaikalle eikä lisäviiveitä voida hyväksyä;"

l) lisätään 95 a ja 95 b kohta seuraavasti:

"95 a 'lennokilla' sellaista miehittämätöntä ilma-alusta, leluilma-aluksia lukuun ottamatta, jonka operatiivinen massa ei ylitä toimivaltaisen viranomaisen asettamia raja-arvoja, joka pysyy lennossa ilmakehässä ja jota käytetään ainoastaan näytöksiin tai vapaa-ajan toimintaan;

95 b 'vuoristoisella alueella' aluetta, jolla maaston profiili vaihtelee niin, että korkeusvaihtelu on enemmän kuin 900 metriä (3 000 jalkaa) vähintään 18,5 kilometrin (10,0 meripeninkulman) matkalla;"

m) korvataan 114 kohta seuraavasti:

"114. 'kiitotieodotuspaikalla' kiitotien, esterajoituspinnan tai mittarilaskeutumisjärjestelmän (ILS) / mikroaaltolaskeutumisjärjestelmän (MLS) kriittisen alueen tai herkkyyalueen suojaamiseen tarkoitettua nimettyä paikkaa, jossa rullaavien ilma-alusten tai ajoneuvojen on pysähdyttävä ja odotettava, ellei lähilennonjohto toisin hyväksy;"

n) korvataan 116 kohta seuraavasti:

"116. 'turvallisuuteen välittömästi vaikuttavalla henkilöstöllä' henkilöitä, jotka velvollisuuksiinsa ja tehtäviinsä väärin hoitaessaan voisivat vaarantaa lentoturvallisuuden, mukaan lukien ilma-aluksen miehistö, ilma-aluksen huoltohenkilöstö, lentopaikan toimintaan osallistuva henkilöstö, pelastus-, palontorjunta- ja kunnossapitohenkilöstö sekä henkilöstö, jolla on pääsy kenttäalueelle ilman saattajaa, ja lennonjohtajat;"

o) lisätään 129 a kohta seuraavasti:

"129 a 'leluilma-aluksella' miehittämätöntä ilma-alusta, joka on suunniteltu tai tarkoitettu käytettäväksi joko yksinomaan tai osaksi alle 14-vuotiaiden lasten leikeissä;"

3) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan johdantokappale seuraavasti:

"1. Toimivaltaiset viranomaiset voivat joko omasta aloitteestaan tai asianomaisten toimijoiden hakemusten perusteella myöntää yksittäisille toimijoille tai tietyntyyppisistä toimintaa harjoittaville toimijoille poikkeuksia mistä tahansa tämän asetuksen vaatimuksista seuraavan yleishyödyllisen toiminnan ja sen turvalliseen harjoittamiseen tarvittavan koulutuksen osalta;"

b) lisätään 3 kohdan loppuun alakohta seuraavasti:

"Tämä artikla ei myöskään rajoita helikopterien toimintaminimejä, jotka sisältyvät toimivaltaisen viranomaisen komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 (*) liitteen V nojalla myöntämiin erityishyväksyntöihin.

(*) Komission asetukset (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).";

4) Muutetaan liite tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Kumotaan asetus (EY) N:o 730/2006.

3 artikla

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

Sitä sovelletaan 12 päivästä lokakuuta 2017.

Seuraavia säännöksiä sovelletaan kuitenkin 18 päivästä elokuuta 2016:

- 1) 1 artiklan 1 kohta;
- 2) 1 artiklan 2 kohdan f, i, j, l ja o alakohta;
- 3) 1 artiklan 3 kohta;
- 4) 2 artikla;
- 5) liitteen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 13, 15, 16, 19, 21 ja 22 kohta, 26 kohdan b ja c alakohta, 27 kohta ja 28 kohta.

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

Tehty Brysselissä 20 päivänä heinäkuuta 2016.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Jean-Claude JUNCKER

LIITE

Muutetaan täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 liite seuraavasti:

1) korvataan SERA.2001 kohta seuraavasti:

”SERA.2001 Kohde

Rajoittamatta edellä olevan SERA.1001 kohdan soveltamista, tämä liite koskee 1 artiklan mukaisesti erityisesti ilmatilan käyttäjiä ja ilma-aluksia,

a) jotka liikennöivät unioniin, unionissa tai unionista;

b) joilla on jonkin unionin jäsenvaltion kansallisuus- ja rekisteritunnus, ja jotka liikennöivät missä tahansa ilmatilassa, siltä osin kuin nämä säännöt eivät ole ristiriidassa sen valtion julkaisemien sääntöjen kanssa, jonka lainkäyttövaltaan ylilennettävä alue kuuluu.

Tämä liite koskee myös jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten, lennonvarmistuspalvelun tarjoajien (ANSP), lentopaikan pitäjien ja ilma-alusten toiminnan parissa työskentelevän maahenkilöstön toimintaa.”;

2) muutetaan SERA.3215 kohdan a alakohta seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2) ilmapalloja lukuun ottamatta purjehdusvaloja, jotka on tarkoitettu osoittamaan ilma-aluksen lentorataa havaitisijaan nähden. Muita valoja ei saa käyttää, jos niitä voidaan todennäköisesti erehtyä pitämään tällaisina valoina.”;

b) poistetaan 3 kohta;

3) korvataan SERA.4001 kohdan d alakohdan johdantolause seuraavasti:

”Jollei toimivaltainen viranomainen ole vahvistanut kotimaan VFR-lennoille lyhyempää aikarajaa sellaista lentoa varten, joka on suunniteltu suoritettavaksi valtakunnanrajan yli tai jolle suunnitellaan annettavan lennonjohtopalvelua tai ilmaliikenteen neuvontapalvelua, lennosta on esitettävä lentosuunnitelma vähintään 60 minuuttia ennen lähtöä tai, jos lentosuunnitelma esitetään lennon aikana, niin hyvissä ajoin, että asianomainen ATS-yksikkö saa sen vähintään 10 minuuttia ennen ilma-aluksen arvioitua saapumista.”;

4) korvataan SERA.5001 kohdan taulukossa S5-1 olevan taulukon alaviitteen (***) b alakohta seuraavasti:

”b) helikopterien voidaan sallia liikennöivän alle 1 500 metrin mutta vähintään 800 metrin lentonäkyvyydessä, jos niitä lennetään sellaisella nopeudella, jolla muuta liikennettä tai esteitä on mahdollista tarkkailla riittävän ajoissa yhteentörmäyksen välttämiseksi.”;

5) muutetaan SERA.5005 kohta seuraavasti:

a) muutetaan c alakohta seuraavasti:

i) korvataan 3 alakohdan ii ja iii alakohta seuraavasti:

”ii) taulukossa S5-1 olevassa a ja b kohdassa esitetyjä alennettua lentonäkyvyyttä koskevia säännöksiä ei sovelleta;

iii) ilmatilaluokissa B, C, D, E, F ja G enintään 900 metrin (3 000 jalkaa) korkeudella keskimääräisestä merenpinnasta (AMSL) tai 300 metrin (1 000 jalkaa) korkeudella maastosta, sen mukaan kumpi näistä on ylempi, ohjaajan on säilytettävä jatkuva näköyhteys maan tai veden pintaan; ja”;

ii) poistetaan 3 alakohdan iv alakohta;

iii) korvataan 3 alakohdan v alakohta seuraavasti:

”v) toimivaltainen viranomainen voi vuoristoisella alueella määrätä suurempia näkyvyyttä ja etäisyyttä pilvestä koskevia VMC-minimejä.”;

iv) poistetaan 4 alakohta;

b) korvataan d alakohta seuraavasti:

”d) VFR-lentoja ei saa suorittaa

(1) transsoonisilla ja ylisoonisilla nopeuksilla ilman toimivaltaisen viranomaisen lupaa;

(2) lentopinnan 195 yläpuolella. Tähän vaatimukseen sovelletaan seuraavia poikkeuksia:

i) jäsenvaltiot ovat tarvittaessa tehneet ilmatilavaruksen, jossa VFR-lennot ovat sallittuja; tai

ii) ilmatila lentopinnalle 285 asti, kun vastaava ATS-yksikkö on antanut kyseisessä ilmatilassa luvan VFR-liikenteeseen jäsenvaltioiden vahvistamia ja asiaankuuluvassa ilmailukäsikirjassa julkaistuja lupamenettelyjä noudattaen.”;

6) korvataan SERA.5010 kohta seuraavasti:

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

a) erityis-VFR-lentoja voidaan suorittaa vain päiväsaikaan, ellei toimivaltainen viranomainen toisin salli;

b) 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

c) Lennonjohtoyksikkö ei saa antaa ilma-alukselle erityis-VFR-selvitystä suorittaa lentoonlätöä lähialueella lentopaikalta tai laskea sinne taikka saapua lähiliikennevyöhykkeelle tai laskukierrokseen, kun kyseisellä lentopaikalla ilmoitetut sääolosuhteet ovat alle seuraavien minimiarvojen:

1) näkyvyys maassa alle 1 500 metriä tai helikoptereilla alle 800 metriä;

2) pilvikorkeus alle 180 metriä (600 jalkaa).”;

7) lisätään SERA.5015 kohdan c alakohtaan 3 alakohta seuraavasti:

”3) IFR-lennon muuttaminen VFR-lennoksi on hyväksyttävää vain silloin, kun ATS-yksikkö on vastaanottanut ilma-aluksen päälliköltä viestin, jossa mainitaan erikseen 'CANCELLING MY IFR FLIGHT / PERUUTAN IFR-LENTONI' sekä voimassa olevaan lentosuunnitelmaan mahdollisesti tehtävät muutokset. Lennonjohto ei saa suoraan tai epäsuorasti pyytää IFR-lennon muuttamista VFR-lennoksi.”;

8) korvataan SERA.6001 kohta seuraavasti:

”SERA.6001 Ilmatilaluokitus

a) Jäsenvaltioiden on nimettävä ilmatila seuraavan ilmatilaluokituksen ja lisäyksen 4 mukaisesti:

1) *Luokka A.* Vain IFR-lennot sallitaan. Kaikille lennoille annetaan lennonjohtopalvelua ja ne porrastetaan keskenään. Kaikilla lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. Kaikille lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys.

- 2) *Luokka B.* IFR- ja VFR-lennot sallitaan. Kaikille lennoille annetaan lennonjohtopalvelua ja ne porrastetaan keskenään. Kaikilla lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. Kaikille lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys.
 - 3) *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 keskimääräisestä merenpinnasta (AMSL), paitsi jos toimivaltainen viranomaisen on hyväksynyt poikkeuksia sellaisten ilma-alustyyppien osalta, jotka eivät teknisistä tai turvallisuuteen liittyvistä syistä voi ylläpitää tällaista nopeutta. Kaikille lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys.
 - 4) *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 keskimääräisestä merenpinnasta (AMSL), paitsi jos toimivaltainen viranomaisen on hyväksynyt poikkeuksia sellaisten ilma-alustyyppien osalta, jotka eivät teknisistä tai turvallisuuteen liittyvistä syistä voi ylläpitää tällaista nopeutta. Kaikille lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys.
 - 5) *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 keskimääräisestä merenpinnasta (AMSL), paitsi jos toimivaltainen viranomaisen 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.
 - 6) *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 keskimääräisestä merenpinnasta (AMSL), paitsi jos toimivaltainen viranomaisen on hyväksynyt poikkeuksia sellaisten ilma-alustyyppien osalta, jotka eivät teknisistä tai turvallisuuteen liittyvistä syistä voi ylläpitää tällaista nopeutta. Lennonjohtoselvitystä ei vaadita.
 - 7) *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 keskimääräisestä merenpinnasta (AMSL), paitsi jos toimivaltainen viranomaisen on hyväksynyt poikkeuksia sellaisten ilma-alustyyppien osalta, jotka eivät teknisistä tai turvallisuuteen liittyvistä syistä voi ylläpitää tällaista nopeutta. Lennonjohtoselvitystä ei vaadita.
 - 8) Luokan F käyttöönottoa pidetään väliaikaisena toimenpiteenä, kunnes se voidaan korvata muulla luokituksella.
- b) Ilmatilaluokituksessa on otettava huomioon jäsenvaltioiden tarpeet, kuitenkin niin, että lentopinnan 195 yläpuolinen ilmatila luokitellaan kokonaan luokan C ilmatilaksi.”;
- 9) lisätään SERA.7002 kohta seuraavasti:

”SERA.7002 Yhteentörmäysvaarasta ilmoittaminen valvontaan perustuvassa ilmaliikennepalvelussa

- a) Kun tunnistetun johdetun lennon ja tunnistamattoman ilma-aluksen havaitaan olevan risteävällä lentoradalla niin, että on olemassa yhteentörmäysvaara, johdetun lennon ohjaajalle on aina, kun se on käytännössä mahdollista,
 - 1) annettava tieto tunnistamattomasta ilma-aluksesta ja, jos ilma-aluksen ohjaaja sitä pyytää tai jos tilanne sitä lennonjohtajan mielestä edellyttää, ehdotettava väistöliikettä; ja
 - 2) ilmoitettava, kun yhteentörmäysvaaraa ei enää ole.”;

10) lisätään SERA.8012 kohta seuraavasti:

”SERA.8012 Pyörreanaporrastuksen soveltaminen

a) Pyörreanaporrastusminimejä on sovellettava ilma-aluksiin lennon lähestymis- ja lähtövaiheissa seuraavissa olosuhteissa:

- 1) ilma-alus lentää suoraan toisen ilma-aluksen takana samalla korkeudella tai alle 300 metriä (1 000 jalkaa) sen alapuolella; tai
- 2) molemmat ilma-alukset käyttävät samaa kiitotietä tai rinnakkaisia kiitoteitä, joiden välimatka on alle 760 metriä (2 500 jalkaa); tai
- 3) ilma-alus lentää toisen ilma-aluksen lentoradan poikki sen takaa samalla korkeudella tai alle 300 metriä (1 000 jalkaa) sen alapuolella.”;

11) muutetaan SERA.8015 kohta seuraavasti:

a) korvataan a alakohta seuraavasti:

”a) Lennonjohtoselvitysten on perustuttava yksinomaan seuraaviin lennonjohtopalvelun antamista koskeviin vaatimuksiin:

- 1) Selvitykset annetaan ainoastaan ilmaliikenteen sujuvuuden edistämistä ja porrastusta varten, ja niiden perusteena ovat tunnetut liikenneolosuhteet, jotka vaikuttavat lentotoiminnan turvallisuuteen. Tällaiset liikenneolosuhteet koskevat paitsi ilmassa ja liikennealueella olevia johdettavia ilma-aluksia myös ajoneuvoliikennettä tai muita esteitä, joita ei ole pysyvästi asennettu käytettävälle liikennealueelle.
- 2) Lennonjohtoyksiköiden on annettava lennonjohtoselvityksiä sen mukaan kuin on tarpeen törmäysten estämiseksi sekä ilmaliikennevirran sujuvuuden ja järjestyksen ylläpitämiseksi.
- 3) Lennonjohtoselvitykset on annettava riittävän varhaisessa vaiheessa, jotta varmistetaan, että ilma-alus saa selvityksen ajoissa voidakseen noudattaa sitä.”;

b) korvataan d alakohdan 3 alakohta seuraavasti:

”3) lentoreitti, ...

- i) lentoreitti on yksilöitävä jokaisessa selvityksessä, kun sitä pidetään tarpeellisena, ja
- ii) sanontaa 'cleared via flight planned route / selvitetty lentosuunnitelman mukaan' ei saa käyttää selvityksen muutoksessa/uudelleenselvityksessä.”;

c) lisätään ea, eb ja ec alakohta seuraavasti:

”ea) Selvityksen muuttaminen reitin tai lentopinnan osalta

- 1) Jos annettavaan selvitykseen sisältyy pyydetty reitin tai lentopinnan muutos, selvityksessä on ilmoitettava tarkasti muutoksen luonne.
- 2) Jos pyydetylle muutokselle ei liikenneolosuhteiden vuoksi ole mahdollista antaa selvitystä, käytetään sanontaa 'UNABLE / EN VOI ANTAA'. Olosuhteiden sen salliessa ehdotetaan vaihtoehtoista reittiä tai lentopintaa.

eb) Korkeudenmittaukseen liittyvä selvitys

- 1) Lennettäessä alueilla, joille on määrätty siirtokorkeus, ilma-aluksen asema pystysuunnassa on, 5 kohdassa säädettyä lukuun ottamatta, ilmaistava korkeuksina merenpinnasta siirtokorkeudella ja sen alapuolella sekä lentopintoina siirtopinnalla ja sen yläpuolella. Siirtokerroksen läpi lennettäessä asema pystysuunnassa on ilmaistava lentopintoina noustessa ja korkeuksina merenpinnasta laskeuduttaessa.
- 2) Ohjaamomiehistöille on ilmoitettava siirtopinta hyvissä ajoin ennen sen saavuttamista laskeutumisen aikana.

- 3) QNH-korkeusmittariasetus on mainittava laskeutumisselvityksessä silloin, kun annetaan ensimmäinen selvitys siirtopinnan alapuolelle, lähestymisselvityksissä tai laskukierrokseen liittymistä koskevissa selvityksissä sekä lähtevien ilma-alusten rullausselektiviteyksissä, paitsi jos tiedetään, että ilma-alus on jo saanut tämän tiedon kohdennetulla lähetyksellä.
- 4) QFE-korkeusmittariasetus on annettava ilma-alukselle pyynnöstä tai säännöllisesti paikallisten järjestelyjen mukaan.
- 5) Kun ilma-alus, jolle on annettu laskuselvitys, on suorittamassa lähestymistä käyttäen korkeusmittariasetusta, joka mittaa korkeutta lentopaikan pinnasta (QFE), ilma-aluksen asema pystysuunnassa on ilmaistava korkeutena lentopaikan korkeustasosta sillä lennon osuudella, jolloin QFE on käytettävissä, mutta korkeutena kiitotien kynnyksen korkeustasosta silloin, kun on kyse
 - i) mittarikiitoteistä, jos kynnys on vähintään 2 metriä (7 jalkaa) lentopaikan korkeustason alapuolella; ja
 - ii) tarkkuuslähestymiskiitoteistä.

ec) Ehdolliset selvitykset

Ehdollisia sanontoja, kuten "behind landing / laskevan jälkeen" tai "after departing aircraft / lähtevän jälkeen", saa käyttää käytössä olevaan kiitotiehen vaikuttavan liikenteen osalta ainoastaan silloin, kun lennonjohtaja ja ilma-aluksen ohjaaja näkevät kyseiset ilma-alukset tai ajoneuvot. Ehdollisuuden aiheuttaneen ilma-aluksen tai ajoneuvon on oltava se ilma-alus tai ajoneuvo, joka ensimmäisenä ohittaa toisen ilma-aluksen etupuolelta. Ehdollinen selvitys on aina annettava seuraavassa järjestyksessä ja siihen on sisällyttävä

- 1) kutsumerkki;
- 2) ehto;
- 3) selvitys; ja
- 4) lyhyt ehdon toisto.”;

12) korvataan SERA.8020 kohdan a alakohdan 3 alakohta seuraavasti:

”3) Poikkeaminen 1 alakohdan vaatimuksista on ilmoitettava asianomaiselle ATS-yksikölle.”;

13) korvataan SERA.8020 kohdan b alakohdan 3 alakohta seuraavasti:

”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 ATS:lle ilmoitetusta vastaavasta ajasta tai muusta toimivaltaisen viranomaisen määräämästä ajasta enemmän kuin kaksi minuuttia, tarkistettu aika-arvio on ilmoitettava asianomaiselle ATS-yksikölle niin pian kuin mahdollista.”;

14) lisätään SERA.8025 kohtaan 2 ja 3 alakohta seuraavasti:

”2) Kun johdettu lento on vapautettu velvollisuudesta ilmoittautua pakollisilla ilmoittautumispaikoilla, ohjaajien on, jollei automaattinen paikkailmoitus ole käytössä, jatkettava ääni- tai CPDLC- paikkailmoituksia, kun

- i) näin ohjeistetaan;
- ii) ATS-valvontapalvelun ilmoitetaan päättyneen; tai
- iii) ATS-valvontatunnistus ilmoitetaan menetetyksi,

3) Paikkailmoitusten on oltava muodoltaan lisäyksessä 5 olevan A kohdan mukaisia.”;

15) korvataan SERA.8035 kohdan b alakohta seuraavasti:

"b) Jäsenvaltioiden on noudatettava Chicagon yleissopimuksen mukaisesti hyväksytyjä määräyksiä viestintäyhteyden katkeamisen varalta. Komissio toteuttaa tarvittavat toimenpiteet kyseisten määräysten saattamiseksi osaksi unionin lainsäädäntöä niin, että viestintäyhteyden katkeamista koskevat yhteiset eurooppalaiset menetelmät vahvistetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2017.”;

16) muutetaan SERA.9010 kohta seuraavasti:

a) korvataan b alakohdan 12 ja 13 alakohta seuraavasti:

"12) tuulen suunta (magneettisuuntana) 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 sekä tapauksen mukaan RVR (*) ja, jos käytössä on näkyvyys-/RVR-antureita, jotka mittaavat näkyvyyttä käytössä olevan kiitotien eri osissa, lentotoiminnan harjoittajan pyynnöstä tieto siitä, mitä kiitotietä ja kiitotien osaa tieto koskee;

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

b) korvataan c alakohdan 12 ja 13 alakohta seuraavasti:

"12) tuulen suunta (magneettisuuntana) 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 sekä tapauksen mukaan RVR (*) ja, jos käytössä on näkyvyys-/RVR-antureita, jotka mittaavat näkyvyyttä käytössä olevan kiitotien eri osissa, lentotoiminnan harjoittajan pyynnöstä tieto siitä, mitä kiitotietä ja kiitotien osaa tieto koskee;

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

c) korvataan d alakohdan 11 ja 12 kohta seuraavasti:

"11) tuulen suunta (magneettisuuntana) 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;

12) näkyvyys sekä tapauksen mukaan RVR (*) ja, jos käytössä on näkyvyys-/RVR-antureita, jotka mittaavat näkyvyyttä käytössä olevan kiitotien eri osissa, lentotoiminnan harjoittajan pyynnöstä tieto siitä, mitä kiitotietä ja kiitotien osaa tieto koskee;

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

17) lisätään SERA.10001 kohtaan b ja c alakohta seuraavasti:

"b) Jollei toimivaltainen viranomainen ole toisin määrännyt, ilma-aluksen, jossa on asianmukainen kaksisuuntainen radioviestintäyhteys, on ilmoitettava kahdestakymmenestä neljäänkymmeneen minuutin kuluttua edellisestä yhteydenotosta, riippumatta edellisen yhteydenoton tarkoituksesta, ainoastaan ilmoitukseen siitä, että lento etenee suunnitelman mukaan, ja ilmoitukseen on sisällyttävä ilma-aluksen tunnus ja ilmaisu "Operations normal / Toiminta normaalia".

c) 'Toiminta normaalia / Operations normal' -viesti on toimitettava ilma-aluksen ja maa-aseman välisen viestintäyhteyden kautta asianomaiselle ATS-yksikölle.”;

- 18) poistetaan SERA.11001 kohdan a ja b alakohta sekä SERA.11005 kohdan a alakohta, ja korvataan SERA.11001 ja SERA.11005 kohta seuraavasti:

”SERA.11001 Yleistä

- c) Jos ilma-aluksen tiedetään tai uskotaan joutuneen hätätilanteeseen, mukaan luettuna laiton puuttuminen ilma-aluksen kulkuun, ATS-yksikön 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.
- d) Myöhempien lennonjohdon toimenpiteiden on perustuttava ilma-aluksen ohjaajan aikomuksiin, ilmaliikenteen yleiseen tilanteeseen ja odottamattoman tapahtuman reaaliaikaiseen etenemiseen.

SERA.11005 Laiton puuttuminen ilma-aluksen kulkuun

- aa) Ilma-aluksen, jonka kulkuun on puututtu laittomasti, on pyrittävä asettamaan toisiotutkavastaimen koodi 7500 ja ilmoittamaan asianomaiselle ATS-yksikölle tapauksesta ja siihen liittyvistä merkittävistä seikoista sekä kaikista olosuhteiden pakosta johtuvista poikkeamista voimassa olevaan lentosuunnitelmaan nähden, jotta ATS-yksikkö voisi antaa ilma-alukselle etuoikeuden ja vähentää muille ilma-aluksille aiheutuvia häiriöitä.
- ab) 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 muuta edellytä.
- b) Jos ilma-aluksen tiedetään tai epäillään joutuneen laittoman kulkuun 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 laskun jouduttamiseksi on toteutettava tarvittavat toimet.
- c) Jos ilma-aluksen tiedetään tai epäillään joutuneen laittoman kulkuun puuttumisen kohteeksi, ATS-yksikön on ilmoitettava asiasta välittömästi valtion nimeämälle asiaankuuluvalla viranomaisella paikallisesti sovittujen menettelyjen mukaisesti ja vaihdettava tarvittavia tietoja lentotoiminnan harjoittajan tai sen nimeämän edustajan kanssa.”;
- 19) muutetaan SERA.11010 kohta seuraavasti:
- a) korvataan otsikko seuraavasti:

”SERA.11010 Reitiltään harhautunut tai tunnistamaton ilma-alus”;

- b) korvataan a alakohdan 3 alakohdan i alakohta seuraavasti:

”i) ilmoitettava ilma-alukselle sen sijainti ja neuvottava sitä korjaamaan tilanne. Nämä tiedot on annettava välittömästi, kun ATS-yksikkö saa tiedon mahdollisesta ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta tai muusta ilma-aluksen turvallisuuteen kohdistuvasta vaarasta; ja”;

- 20) lisätään SERA.11012 ja SERA.11013 kohta seuraavasti:

”SERA.11012 Polttoaineminimi ja polttoainepula

- a) Kun ohjaaja ilmoittaa polttoaineminimitilanteesta, lennonjohtajan on ilmoitettava ilma-aluksen ohjaajalle niin pian kuin mahdollista kaikista ennakoituista viivytyksistä tai että viivytyksiä ei ole odotettavissa.
- b) Kun hätätilanteesta ilmoittaminen on polttoaineen määrän vuoksi välttämätöntä, ilma-aluksen ohjaajan on tehtävä se SERA.14095 kohdan mukaisesti käyttäen radiopuhelimitse hätämerkkiä (MAYDAY), mieluiten kolmasti sanottuna, minkä jälkeen ilmoitetaan, minkälaisesta hätätilanteesta on kyse (FUEL/POLTTOAINE).

SERA.11013 Ilma-aluksen suorituskyvyn huononeminen

- a) Jos ilma-aluksen suorituskyky huononee suunnistusjärjestelmän, viestintäyhteyksien, korkeudenmittauksen, lennonohjausjärjestelmän tai muiden järjestelmien vikaantumisen tai toimintahäiriön seurauksena alle kyseisessä ilmatilassa vaadittavan tason, ohjaamomiehistö on ilmoitettava asiasta viipymättä asianomaiselle lennonjohtoyksikölle. Jos toimintahäiriö tai alentunut suorituskyky vaikuttaa käytettävään porrastusminimiin, lennonjohtajan on toteutettava toimenpiteet muunlaisen asianmukaisen porrastuksen tai porrastusminimin varmistamiseksi.

b) RNAV-järjestelmän vikaantuminen tai toimintahäiriö

Kun ilma-alus ei RNAV-järjestelmän vikaantumisen tai toimintahäiriön vuoksi täytä RNAV-reitin tai -menetelmän vaatimuksia, ohjaajan on pyydettävä uutta selvitystä.

c) Pienennetyn korkeusporrastusminimin ilmatilassa (RVSM-ilmatilassa) vaadittavan pystysuuntaisen suunnistus-tarkkuuden menetys

1) Ohjaajan on ilmoitettava lennonjohdolle mahdollisimman pian tilanteista, joissa RVSM-ilmatilaa koskevat pystysuuntaiset suunnistustarkkuusvaatimukset eivät täyty. Tällöin ilma-aluksen ohjaajan on mahdollisuuksien mukaan saatava uusi lennonjohtoselvitys ennen kuin selvitettyä reitiltä ja/tai selvityskorkeudesta ryhdytään poikkeamaan. Jos uutta lennonjohtoselvitystä ei ole mahdollista saada ennen tällaista poikkeamaa, ilma-aluksen ohjaajan on saatava uusi selvitys mahdollisimman pian sen jälkeen.

2) Lennettäessä RVSM-ilmatilassa tai sen läpi ilma-aluksella, jota ei ole hyväksytty RVSM-toimintaan, ohjaajan on ilmoitettava, ettei ilma-alus ole RVSM-hyväksytty aina

i) avauskutsussa millä tahansa kanavalla RVSM-ilmatilassa;

ii) korkeudenmuutospyyntöjen yhteydessä; ja

iii) korkeusselvitysten takaisinlukuissa.

3) Lennonjohtajien on nimenomaisesti kuitattava vastaanottaneensa viestit ilma-alukselta, joka ilmoittaa, ettei se ole RVSM-hyväksytty.

4) Ilma-aluksen laitteiden alentunut toimintakyky – ohjaajan ilmoittama:

i) Kun lennonjohto saa RVSM-ilmatilassa lentävän RVSM-hyväksytyin ilma-aluksen ohjaajalta tiedon, etteivät ilma-aluksen laitteet enää täytä RVSM-vaatimuksia, sen on katsottava, ettei ilma-alus enää ole RVSM-hyväksytty.

ii) Lennonjohdon on välittömästi ryhdyttävä toimenpiteisiin vähintään 600 metrin (2 000 jalan) korkeusporrastuksen tai asianmukaisen vaakasuoran porrastuksen aikaansaamiseksi kaikkiin muihin RVSM-ilmatilassa oleviin ilma-aluksiin nähden. Normaalisti lennonjohdon on selvitettävä ilma-alus, joka ei enää ole RVSM-kelpoinen, poistumaan RVSM-ilmatilasta heti kun se on mahdollista.

iii) Ohjaajien on ilmoitettava lennonjohdolle mahdollisimman pian, jos RVSM-vaatimusten täyttämiseen vaadittavat laitteet palautuvat toimintakuntoon.

iv) Aluelennonjohtokeskuksen, joka on ensimmäisenä saanut tietoonsa ilma-aluksen muuttuneen RVSM-statuksen, on tarpeen mukaan koordinoitava toimintansa viereisten aluelennonjohtokeskusten kanssa.

5) Voimakas turbulenssi – ennustamaton:

i) RVSM-ilmatilassa olevan ilma-aluksen joutuessa säästä tai pyörreanasta johtuvaan voimakkaaseen turbulenssiin, jonka ilma-aluksen ohjaaja arvioi vaikuttavan ilma-aluksen kykyyn säilyttää lennonjohtoselvityksen mukainen lentopinta, ohjaajan on ilmoitettava tästä lennonjohdolle. Lennonjohdon on sovellettava joko asianmukaista vaakasuoraa porrastusta tai suurempaa korkeusporrastusminimiä.

ii) Lennonjohdon on mahdollisuuksien mukaan suostuttava ohjaajan pyyntöihin lentokorkeuden ja/tai reitin muutoksista ja annettava tarvittaessa liikenneilmoituksia.

iii) Lennonjohdon on pyydettävä muilta ilma-aluksilta ilmoitukset sen määrittämiseksi, olisiko RVSM-toiminta keskeytettävä kokonaan tai erikseen määritellyllä korkeusalueella ja/tai vaakasuuntaisella alueella.

iv) Aluelennonjohtokeskuksen, joka keskeyttää RVSM-toiminnan, on tarpeen mukaan koordinoitava keskeytykset ja mahdolliset sektorikapasiteetin muutokset viereisten aluelennonjohtokeskusten kanssa, jotta liikenteen siirtäminen tapahtuu asianmukaisesti.

6) Voimakas turbulenssi – ennustettu:

i) Sääennusteiden ilmoittaessa vakavaa turbulenssia RVSM-ilmatilassa lennonjohdon on päätettävä, onko RVSM-toiminta keskeytettävä, ja jos näin on, kuinka pitkäksi aikaa ja millä erikseen määritellyllä korkeusalueella ja/tai vaakasuuntaisella alueella.

- ii) Jos RVSM-toiminta keskeytetään, RVSM-toiminnan keskeyttävän alueennohjohtokeskuksen on koordinoitava liikenteen siirtoon soveltuvat lentopinnat viereisten alueennohjohtokeskusten kanssa, mikäli varajärjestelystä lentopintojen jakamiseen ei ole sovittu yhteistoimintasopimuksessa. RVSM-toiminnan keskeyttävän alueennohjohtokeskuksen on tarpeen mukaan koordinoitava sektorikapasiteetit myös viereisten alueennohjohtokeskusten kanssa.”;

21) lisätään SERA.11014 kohta seuraavasti:

”SERA.11014 ACAS-järjestelmän toimintaohjeet (RA)

- a) ACAS II -järjestelmää on käytettävä lennon aikana, ellei komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 (*) määrätystä minimivarusteluettelosta muuta johdu, sellaisessa moodissa, jossa ohjaamomiehistölle voidaan antaa toimintaohjeita (RA), kun toisen ilma-aluksen havaitaan olevan liian lähellä. Tätä ei sovelleta, jos RA-moodi on estettävä (käytetään vain liikennetiedotetta (TA) tai vastaavaa) poikkeustilannemenetelmän tai suorituskykyä rajoittavien olosuhteiden johdosta.
- b) Kun ACAS-järjestelmä antaa RA:n, ilma-aluksen ohjaajan on toimittava seuraavasti:
- 1) reagoitava välittömästi RA:n mukaisesti, paitsi jos näin toimiminen vaarantaa ilma-aluksen turvallisuuden;
 - 2) noudatettava RA:ta, vaikka se olisi ristiriidassa lennonjohdon antamien ohjeiden kanssa;
 - 3) pidättäydyttävä ohjaamasta ilma-alusta RA:n vastaisesti;
 - 4) kun työkuorma ohjaamossa sen sallii, ilmoitettava lennonjohtoyksikölle RA:sta, joka edellyttää poikkeamista voimassa olevasta lennonjohdon ohjeesta tai selvityksestä;
 - 5) mikäli RA muuttuu, toimittava viipymättä muuttuneen RA:n mukaan;
 - 6) rajoitettava lentoradan muutokset niin pieniksi kuin se RA:n noudattamiseksi on välttämätöntä;
 - 7) palattava viipymättä noudattamaan lennonjohdon ohjetta tai selvitystä, kun tilanne on ohi; ja
 - 8) ilmoitettava lennonjohdolle paluusta voimassa olevan lennonjohtoselvityksen noudattamiseen.
- c) Kun ohjaaja ilmoittaa ACAS-järjestelmän antamasta RA:sta, lennonjohtaja ei saa pyrkiä muuttamaan ilma-aluksen lentorataa ennen kuin ohjaaja ilmoittaa 'CLEAR OF CONFLICT / TILANNE OHI'.
- d) Kun ilma-alus RA:n mukaisesti poikkeaa lennonjohtoselvityksestään tai -ohjeestaan, tai kun ohjaaja ilmoittaa RA:sta, lennonjohtaja ei enää ole vastuussa kyseisen ilma-aluksen porrastamisesta niihin muihin ilma-aluksiin nähden, joihin RA:sta välittömästi johtuvat liikkeet vaikuttavat. Lennonjohtajan porrastusvastuu kyseisiin ilma-aluksiin palautuu, kun
- 1) lennonjohtaja kuittaa ohjaamomiehistön ilmoituksen, että ilma-alus on palannut noudattamaan voimassa olevaa lennonjohtoselvitystä, tai
 - 2) lennonjohtaja kuittaa ohjaamomiehistön ilmoituksen, että ilma-alus palaa noudattamaan voimassa olevaa lennonjohtoselvitystä, ja lennonjohtaja antaa vaihtoehtoisen selvityksen, jonka ohjaamomiehistö kuittaa.

(*) Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, p. 1).”;

22) muutetaan SERA.11015 kohdan e alakohdassa oleva taulukko S11-3 seuraavasti:

- a) korvataan sarakkeessa ”Merkitys” sanontaa ”WILCO” vastaava teksti seuraavasti:
- ”Ymmärrän, noudatan”;
- b) poistetaan sanonnan ”WILCO” alapuolella olevasta solusta sanonta ”Will comply”;

23) lisätään SERA.12005 kohtaan c alakohta seuraavasti:

”c) Ohjaamomiehistöön on laadittava ilmoitukset käyttäen lisäyksessä 5 olevassa A kohdassa olevaa AIREP SPECIAL-lomakemallia. Ilmoituksissa on noudatettava lisäyksessä 5 olevassa 2 kohdassa säädettyjä yksityiskohtaisia ilmoittamisohjeita.

- 1) Kun ohjaamomiehistö lähettää ilmoituksia ja ATS välittää niitä edelleen, niiden on noudatettava näitä yksityiskohtaisia ohjeita, lisäyksessä 5 säädetty viestien muodot ja sanonnat mukaan luettuina.
- 2) Ilma-aluksen antamat erityisilmoitukset, joihin sisältyy havaintoja vulkaanisesta toiminnasta, on annettava erityisellä vulkaanista toimintaa koskevalla ilmoituslomakkeella. Lisäyksessä 5 olevassa B kohdassa esitettyyn vulkaanista toimintaa koskevaan erityiseen ilmoituslomakemalliin perustuvia lomakkeita on oltava ohjaamomiehistön saatavilla sellaisilla reiteillä, joilla voi esiintyä vulkaanisia tuhkapilviä.”;

24) korvataan SERA.12020 kohdan a alakohdan 2 alakohta seuraavasti:

”2) asiaankuuluvalla säävalvonta-asemalle (MWO) lisäyksessä 5 olevan 3 kohdan mukaisesti; ja”;

25) lisätään 13 ja 14 jakso seuraavasti:

”13 JAKSO

SSR-transponderi

SERA.13001 SSR-transponderin käyttö

- a) Kun ilma-aluksessa on toimintakuntoinen SSR-transponderi, ilma-aluksen ohjaajan on käytettävä sitä koko lennon ajan riippumatta siitä, onko ilma-alus sellaisessa ilmatilassa, jossa (toisiovalvontatutkaa SSR) käytetään ATS-tarkoituksiin.
- b) Ilma-aluksen ohjaajaa ei saa käyttää IDENT-toimintoa, ellei lennonjohto sitä pyydä.
- c) Lukuun ottamatta lentoa ilmatilassa, jossa toimivaltainen viranomaisen on määrännyt transponderin käytön pakolliseksi, ilma-alukset, joissa virransyöttö ei ole riittävä, on vapautettu velvoitteesta käyttää transponderia jatkuvasti.

SERA.13005 SSR-transponderin A-moodin koodit

- a) Ilmaistakseen ilma-aluksen olevan erityisessä odottamattomassa tilanteessa, SSR-transponderilla varustetun ilma-aluksen ohjaajan on
 - 1) valittava koodi 7700 ilmaisemaan hätätilannetta, ellei lennonjohto ole aiemmin ohjeistanut ohjaajaa käyttämään transponderissa tiettyä koodia. Jälkimmäisessä tapauksessa ohjaaja voi kuitenkin valita koodin 7700, kun on erityistä syytä uskoa, että tämä olisi paras toimintatapa;
 - 2) valittava koodi 7600 ilmaisemaan radioyhteyshäiriötä;
 - 3) pyrittävä valitsemaan koodi 7500 ilmaisemaan laitonta puuttumista ilma-aluksen kulkuun. Olosuhteiden niin vaatiessa olisi sen sijaan käytettävä koodia 7700.
- b) Edellä a alakohdassa kuvattuja tilanteita lukuun ottamatta ilma-aluksen ohjaajan on
 - 1) valittava koodit ATS-yksikön ohjeiden mukaisesti; tai
 - 2) koodeja koskevien ATS-ohjeiden puuttuessa valittava koodi 2000 tai jokin toinen koodi toimivaltaisen viranomaisen määräysten mukaisesti; tai
 - 3) jos lento ei ole ilmaliikennepalvelun alainen, valittava koodi 7000 asianmukaisesti varustettujen ilma-alusten havaittavuuden parantamiseksi, ellei toimivaltainen viranomaisen ole toisin määrännyt.

- c) Jos havaitaan, että liikennetilannenäytössä näkyvä koodi on eri kuin ilma-alukselle annettu koodi:
- 1) ohjaajaa on pyydetty vahvistamaan valittu koodi ja valitsemaan uudelleen oikea koodi, jos tilanne niin vaatii; ja
 - 2) jos ilma-alukselle annettu ja näytössä näkyvä koodi eroavat edelleen toisistaan, ilma-aluksen ohjaajaa voidaan pyytää lopettamaan ilma-aluksen transponderin käyttö. Asiasta on ilmoitettava seuraavalle lennonjohdon työpisteelle ja muille tarpeellisille yksiköille, jotka käyttävät ATS-palvelun tarjontaan toisiovalvontatutkaa ja/tai multilateraalista paikannusjärjestelmää (MLAT).

SERA.13010 Paine korkeuteen perustuvat tiedot

- a) Kun ilma-aluksessa on toimintakuntoinen C-moodin laite, ohjaajan on jatkuvasti käytettävä tätä moodia, ellei lennonjohto toisin määrää.
- b) Jollei toimivaltainen viranomainen ole toisin määrännyt, asianmukaisesti varustetun lennonjohtoyksikön on varmistettava lennonjohtajan näytöllä näkyvä painekorkeuteen perustuva lentokorkeustieto vähintään kerran ilma-alukselle osoitetun avauskutsun yhteydessä tai, jos tämä ei ole mahdollista, mahdollisimman pian avauskutsun jälkeen.

SERA.13015 SSR-transponderin S-moodin tunnistusasetus

- a) Ilma-alusten, joissa on tunnistustoiminnon sisältävä S-mooditransponderi, on lähetettävä ilma-aluksen tunnus sellaisena kuin se on määritelty ICAOn lentosuunnitelman kohdassa 7 tai, jos lentosuunnitelmaa ei ole esitetty, ilma-aluksen rekisteritunnus.
- b) Mikäli liikennetilannenäytöltä todetaan, että S-moodilla varustetun ilma-aluksen lähettämä ilma-aluksen tunnus eroaa siitä, mitä ilma-alukselta odotetaan, ilma-aluksen ohjaajaa on pyydetty vahvistamaan tunnus ja tarvittaessa antamaan oikea ilma-aluksen tunnus.
- c) Jos eroavuus esiintyy edelleen sen jälkeen, kun ilma-aluksen ohjaaja on vahvistanut, että S-moodin tunnistustoimintoon on asetettu oikea ilma-aluksen tunnus, lennonjohtajan on toteutettava seuraavat toimet:
 - 1) ilmoitettava ilma-aluksen ohjaajalle, että tunnus on edelleen poikkeava;
 - 2) mikäli mahdollista, korjattava ilma-aluksen tunnus liikennetilannenäytöllään näkyvään tietoruuuun; ja
 - 3) ilmoitettava seuraavalle lennonjohdon työpisteelle ja muille tarpeellisille yksiköille, jotka käyttävät S-moodia tunnistamiseen, että ilma-aluksen lähettämä tunnus on virheellinen.

SERA.13020 SSR-transponderin vikaantuminen, kun toimiva transponderi on pakollinen

- a) Jos transponderi vikaantuu lentoonlähden jälkeen, lennonjohtoyksiköiden on pyrittävä mahdollistamaan lennon jatkaminen määrälentopaikalle lentosuunnitelman mukaisesti. Ilma-aluksen ohjaajien voidaan kuitenkin edellyttää noudattavan tiettyjä rajoituksia.
- b) Jos transponderi on vikaantunut eikä sitä voida korjata ennen lähtöä, ilma-aluksen ohjaajan on
 - 1) ilmoitettava tästä lennonjohdolle mahdollisimman pian, mieluiten ennen lentosuunnitelman esittämistä;
 - 2) merkittävä ICAOn lentosuunnitelmalomakkeen SSR-kohtaan 10 kirjain "N", jos transponderi on täysin toimimaton, tai transponderin jäljellä olevaa toimintakykyä vastaava kirjain, jos transponderin vika on osittainen; ja
 - 3) pyydetty julkaistujen menetelmien mukaisesti vapautusta toimivan SSR-transponderin vaatimuksista.

14 JAKSO

Puheviestintämenetelmät**SERA.14001 Yleistä**

Vakiosanontoja on käytettävä kaikissa tilanteissa, joita varten sellaiset on määritelty. Yleiskieltä käytetään ainoastaan silloin, kun aiotun sanoman sisältöä ei voida ilmaista vakiosanonnoin.

SERA.14005 Sanomaluokat

- a) Siirtyvän ilmailuviestipalvelun käsittelemien sanomien luokkien sekä radioyhteyksien perustamisen ja sanomien lähetyksen etuoikeusjärjestyksen on oltava taulukon S14-1 mukaisia.

Taulukko S14-1

Sanomaluokka ja etuoikeusjärjestys	Radiopuhelinsanonta
a) Hätäkutsut, hätäsanomat ja hätäliikenne	MAYDAY
b) Pakkotilasanomat sisältäen sanomat, joita edeltää lääkintäkuljetustunnus	PAN PAN tai PAN PAN MEDICAL
c) Radiosuuntimisliikenne	—
d) Lentoturvallisuussanomat	—
e) Sääsanomat	—
f) Lentosäännöllisyysanomat	—

- b) Hätäsanomina ja hätäliikennettä on käsiteltävä SERA.14095 kohdan mukaisesti.
- c) Pakkotilasanomia ja pakkotilaliikennettä sisältäen sanomat, joita edeltää lääkintäkuljetustunnus, on käsiteltävä SERA.14095 kohdan mukaisesti.

SERA.14010 Lentoturvallisuussanomat

Lentoturvallisuussanomina ovat seuraavat:

- a) ilma-aluksen kulkuun ja lennonjohtopalveluun liittyvät sanomat;
- b) lentotoiminnan harjoittajan tai ilma-aluksen antamat ilmoitukset, jotka vaikuttavat välittömästi lennolla olevaan ilma-alukseen;
- c) säätä koskevat ilmoitukset, joilla on välitön vaikutus lennolla olevaan tai lähtevään ilma-alukseen (erikseen tai yleislähetyksenä lähetettävät);
- d) muut sanomat, jotka vaikuttavat lennolla olevan tai lähtevän aluksen toimintaan.

SERA.14015 Ilma-aluksen ja maa-aseman välisessä viestinnässä käytettävä kieli

- a) Ilma-aluksen ja maa-aseman välisen radiopuhelinviestinnän on tapahduttava englannin kielellä tai maa-aseman tavallisesti käyttämällä kielellä.

- b) Englannin kieltä on ilma-aluksen pyynnöstä käytettävä kaikilla maa-asetimilla, jotka palvelevat nimettyjä lentopaikkoja ja kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettäviä reittejä. Ellei toimivaltainen viranomainen erityistapauksia varten ole toisin määrännyt, ATS-yksikön ja ilma-aluksen välisessä viestinnässä on käytettävä englannin kieltä lentopaikoilla, joilla on enemmän kuin 50 000 kansainvälistä IFR-operaatiota vuodessa. Jäsenvaltiot, joissa englannin kieli ei tämän asetuksen voimaantulopäivänä ole ainoa ATS-yksikön ja ilma-aluksen väliseen viestintään tällaisilla lentopaikoilla käytettävä kieli, voivat päättää olla soveltamatta velvoitetta käyttää englannin kieltä, mistä niiden on ilmoitettava komissiolle. Näiden jäsenvaltioiden on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2017 tehtävä tutkimus sen selvittämiseksi, onko turvallisuussyistä mahdollista vaatia englannin kielen käyttöä ATS-yksikön ja ilma-alusten välisessä viestinnässä näillä lentopaikoilla, jotta vältetään ilma-alusten joutuminen luvatta varatulle kiitotielle tai muita turvallisuusriskejä, ottaen huomioon sovellettavat unionin säännökset ja kansallinen lainsäädäntö kielten käytöstä. Niiden on julkistettava tämä tutkimus ja toimitettava sen päätelmät virastolle ja komissiolle.
- c) Tietyllä maa-asetimalla käytettävät kielet on ilmoitettava ilmailukäsikirjoissa (AIP) ja muissa tällaisista palveluista julkaistavissa ilmailutiedotuksissa.

SERA.14020 Sanojen lausuminen kirjaimittain radiopuhelinliikenteessä

Kun erisnimi, lyhenne tai sana, jonka kirjoitusasusta on epäselvyyttä, lausutaan radiopuhelinliikenteessä kirjaimet luetellen, on käytettävä taulukossa S14-2 annettuja aakkosia.

Taulukko S14-2

Radiopuhelinliikenteen puheaakkoset

Kirjain	Sana	Ääntämisohje (Puheasu latinalaisin aakkosin)
A	Alfa	<u>ALL</u> -FA
B	Bravo	<u>BRA</u> -VO
C	Charlie	<u>TSAA</u> -LI
D	Delta	<u>DELL</u> -TA
E	Echo	<u>EKK</u> -O
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> -TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO- <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> -DI-A
J	Juliett	TSU- LI- <u>ET</u>
K	Kilo	<u>KI</u> -LO

Kirjain	Sana	Ääntämisohje (Puheasu latinalaisin aakkosin)
L	Lima	<u>LI</u> -MA
M	Mike	MAIK
N	November	NO- <u>VEM</u> -BER
O	Oscar	<u>OS</u> -KAR
P	Papa	PA- <u>PA</u>
Q	Quebec	KE- <u>BEK</u>
R	Romeo	<u>RO</u> -ME-O
S	Sierra	SI- <u>ERRA</u>
T	Tango	<u>TAN</u> -GO
U	Uniform	<u>JU</u> -NI-FORM
V	Victor	<u>VIK</u> -TOR
W	Whiskey	<u>WIS</u> -KI
X	X-ray	<u>EKS</u> -REI
Y	Yankee	<u>JEN</u> -KKI
Z	Zulu	<u>ZU</u> -LU

Painotettavat tavut ääntämisohjeessa alleviivattu.

SERA.14025 Periaatteet muiden ATS-reittien kuin vakiolähtö- ja tuloreittien tunnistamisessa

a) ATS-reittitunnusten käyttö viestinnässä

- 1) Puheviestinnässä reittitunnuksen peruskirjain äännetään taulukossa S14-2 olevien puheaakkosten mukaisesti.
- 2) Käytettäessä etuliitteitä K, U tai S ne on puheviestinnässä lausuttava seuraavasti:
 - i) K – KOPTER
 - ii) U – UPPER
 - iii) S – SUPERSONIC

- b) Sana "kopter" lausutaan kuten sanassa "helicopter" ja sanat "upper" ja "supersonic" kuten englannin kielessä.

SERA.14026 Merkitsevät pisteet

Yleensä puheviestinnässä viitataan merkitseviin pisteisiin niiden yleiskielisellä nimellä, joka perustuu radionavigointilaitteen sijaintipaikkaan, tai sanana lausuttavalla viisikirjaimisella "nimikoodilla", joka ei perustu radionavigointilaitteen sijaintipaikkaan. Jos radionavigointilaitteen sijaintipaikan yleiskielistä nimeä ei käytetä, se korvataan kooditunnuksella, joka puheviestinnässä lausutaan puheaakkosin.

SERA.14030 Vakiolähtö- ja -tuloreittien tunnusten käyttö

Puheviestinnässä on käytettävä vakiolähtö- tai tuloreittien yleiskielistä tunnusta.

SERA.14035 Lukujen lähettäminen radiopuhelinliikenteessä

a) Lukujen lähettäminen

- 1) Kaikki ilma-aluksen kutsumerkin, ohjaussuunnan, kiitotien, tuulen suunnan ja nopeuden ilmoittamisessa käytettävät luvut on lähetettävä lausumalla jokainen numero erikseen.
 - i) Lentopinnat on ilmoitettava lausumalla jokainen numero erikseen, lukuun ottamatta täysiä satalukuja.
 - ii) Korkeusmittariasetus on ilmoitettava lausumalla jokainen numero erikseen, lukuun ottamatta asetusta 1 000 hPa, joka ilmoitetaan muodossa "ONE THOUSAND / TASAN TUHAT".
 - iii) Transponderikoodit on ilmoitettava lausumalla jokainen numero erikseen, paitsi jos koodi sisältää ainoastaan täysiä tuhatlukuja, jolloin tieto ilmoitetaan lausumalla tuhatluvun numero ja sen perään sana "THOUSAND/TUHATTA".
- 2) Kaikki luvut, joita käytetään muiden kuin a alakohdan 1 alakohdassa tarkoitettujen tietojen ilmoittamisessa, on lähetettävä lausumalla jokainen numero erikseen, paitsi täysiä satoja tai täysiä tuhansia sisältävät luvut, jotka lähetetään lisäämällä sata- tai tuhatlukua ilmaisevan numeron perään sana "HUNDRED/SATAA" tai "THOUSAND/TUHATTA". Tuhansien ja täysien satalukujen yhdistelmät on ilmoitettava lausumalla tuhatlukua ilmaisevan luvun jokainen numero erikseen ja lisäämällä perään sana "THOUSAND/TUHATTA", jonka jälkeen sanotaan satalukua ilmaiseva numero ja sana "HUNDRED/SATAA".
- 3) Jos täytenä tuhatlukuna ja/tai täytenä satalukuna ilmoitettua lukua on tarpeen selventää, luku lähetetään lausumalla jokainen numero erikseen.
- 4) Kun ilmoitetaan suhteellinen suuntima kohteeseen tai vaikuttavaan liikenteeseen 12-tuntisen kellotaulun mukaan, tieto on annettava yhtenä lukuna, kuten "TEN O'CLOCK / KELLO KYMMENEN" tai "ELEVEN O'CLOCK / KELLO YKSITOISTA".
- 5) Desimaalipilkun sisältävät luvut on lähetettävä 1 kohdan a alakohdassa kuvatulla tavalla niin, että desimaalipilkku ilmaistaan sanalla "DECIMAL/DESIMAALI" asianmukaisessa paikassa.
- 6) Numerotunnisteen kaikkia kuutta numeroa on käytettävä lähettävän kanavan tunnuksena VHF-radiopuhelinliikenteessä, paitsi jos sekä viides että kuudes numero on nolla, jolloin käytetään vain neljää ensimmäistä numeroa.

SERA.14040 Lukujen lausuminen

Jos viestinnässä käytettävä kieli on englanti, luvut on lähetettävä käyttäen taulukossa S14-3 esitettyä ääntämystä:

Taulukko S14-3

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

SERA.14045 Puhelähetystekniikka

- a) Lähetykset on luettava ytimekkäästi tavanomaisella puheäänellä.
- b) Radiopuhelinviestinnässä käytetään seuraavia sanoja ja sanontoja, joiden merkitys kuvataan taulukossa S14-4:

Taulukko S14-4

Sanonta	Merkitys
ACKNOWLEDGE (KUITTAA)	"Ilmoita, että olet vastaanottanut ja ymmärtänyt sanoman."
AFFIRM (KYLLÄ, SOPII, VAHVISTAN)	"Myöntävä vastaus."

Sanonta	Merkitys
APPROVED (HYVÄKSYTTY, MYÖNNETTY)	"Lupa myönnetty."
BREAK (EROTUS)	"Ilmoitan tällä sanoman eri osien välin."
BREAK BREAK (EROTUS EROTUS)	"Ilmoitan tällä eri ilma-aluksille tarkoitettujen sanomien välin kiireellisessä liikennetilanteessa."
CANCEL (PERUUTAN)	"Peruutan aikaisemmin annetun selvityksen."
CHECK (TARKISTA)	"Tarkista järjestelmä tai menetelmä."
CLEARED (SELVÄ, SELVITETTY)	"Lupa toimia annetuilla ehdoilla."
CONFIRM (VAHVISTA)	"Olenko/oletko vastaanottanut sanoman (<i>selvitys, ohje, toimenpide, tieto</i>) oikein."
CONTACT (OTA YHTEYS)	"Ota radioyhteys."
CORRECT (OIKEIN)	"Totta" tai "Oikein".
CORRECTION (KORJAAN)	"Korjaan tässä lähetyksessä (<i>tai</i> ilmoitetussa sanomassa) tehdyn virheen, oikein on ..."
DISREGARD (ÄLÄ HUOMIOI)	"Jätä edellinen lähetys huomiotta."
HOW DO YOU READ (KUINKA KUULUU)	"Kuinka kuulet lähetykseni?" (ks. SERA.14070 kohdan c alakohta)
I SAY AGAIN (SANON UUELLEEN)	"Sanon uudelleen selventääkseni tai painottaakseni."
MAINTAIN (SÄILYÄ)	"Jatka annettuja ehtoja noudattaen" tai kirjaimellinen merkitys "säilytä".
MONITOR (KUUNTELE)	"Kuuntele (taajuutta)."
NEGATIVE (EI, VÄÄRIN)	"Ei" <i>tai</i> "Lupaa ei myönnetä" <i>tai</i> "Väärin" <i>tai</i> "Ei pysty".
OVER (KUUNTELEN)	"Lähetykseni on päättynyt ja odotan vastaustasi."
OUT (LOPPU)	'Sanomanvaihto on päättynyt eikä vastausta odoteta.'
READ BACK (LUE TAKAISIN)	"Toista sanomani kokonaan tai määrätty osa siitä täsmälleen sellaisena kuin otit sen vastaan."
RECLEARED (UUELLEEN SELVITETTY)	"Viimeiseen selvitykseesi on tehty muutos, joka peruuttaa sen tai osan siitä."
REPORT (ILMOITA)	"Ilmoita seuraava(t) tieto (tiedot) ..."
REQUEST (PYYDÄN)	"Haluaisin saada tietää ..." <i>tai</i> "Haluaisin saada ..."
ROGER (SELVÄ)	"Olen vastaanottanut viimeisen lähetyksesi."

Sanonta	Merkitys
SAY AGAIN (SANO UUELLEEN)	"Sano uudelleen kaikki tai pyydetty kohta viimeisestä lähetyksestäsi."
SPEAK SLOWER (PUHU HITAAMMIN)	"Hidasta puhenopeuttasi."
STANDBY (ODOTA)	"Odota, kutsun sinua."
UNABLE (EN PYSTY)	"En pysty toimimaan pyyntösi, selvityksen tai ohjeen mukaisesti."
WILCO (WILCO)	(Lyhenne sanoista "will comply") "Ymmärrän sanomasi ja noudatan sitä."
WORDS TWICE (SANAT KAHDESTI)	a) Pyyntönä: "Liikennöinti vaikeaa. Anna jokainen sana tai sanaryhmä kahdesti." b) Ilmoituksena: "Koska liikennöinti vaikeaa, annan jokaisen sanan tai sanaryhmän kahdesti."

SERA.14050 Ilma-alusten kutsumerkit radiopuhelinliikenteessä

a) Täydelliset kutsumerkit

Ilma-aluksen radiopuhelinliikenteen kutsumerkin on oltava yhtä seuraavista tyypeistä:

- 1) Tyyppi a) – ilma-aluksen rekisteritunnusta vastaavat merkit; tai
- 2) Tyyppi b) – ilma-aluksen käyttäjän radioliikennetunnus, jota seuraa ilma-aluksen rekisteritunnuksen neljä viimeistä merkkiä;
- 3) Tyyppi c) – ilma-aluksen käyttäjän radioliikennetunnus, jota seuraa lennon tunnus.

b) Lyhennetyt kutsumerkit

Edellä a alakohdassa olevat ilma-aluksen radiopuhelinliikenteen kutsumerkit, tyyppiä c lukuun ottamatta, voidaan SERA.14055 kohdan c alakohdassa kuvatuissa olosuhteissa lyhentää. Lyhennettyjen kutsumerkkien on oltava seuraavassa muodossa:

- (1) Tyyppi a) – rekisteritunnuksen ensimmäinen merkki ja vähintään kaksi viimeistä merkkiä kutsumerkistä;
- (2) Tyyppi b) – ilma-aluksen käyttäjän radioliikennetunnus, jota seuraa vähintään kaksi viimeistä merkkiä kutsumerkistä;
- (3) Tyyppi c) – ei voida lyhentää.

SERA.14055 Radiopuhelinliikenteen menetelmät

a) Ilma-alus ei saa muuttaa radiopuhelinliikenteen kutsumerkkiään lennon aikana, paitsi tilapäisesti lennonjohdotyksikön määräyksestä turvallisuussyistä. Lähetyksiä ei saa muutoin kuin turvallisuussyistä suunnata ilma-alukselle lentoonlähdon, loppulähestymisen viimeisen osan tai laskukiidon aikana.

b) Radiopuhelinliikenneyhteyden muodostaminen

- 1) Radiopuhelinliikenneyhteyttä muodostettaessa on aina käytettävä täydellisiä kutsumerkkejä. Yhteyttä muodostettaessa ilma-aluksen on aloitettava kutsunsa nimeämällä kutsuttu asema ja sen perään kutsuva asema.

- 2) Edellä tarkoitettuihin kutsuihin vastattaessa on käytettävä kutsuvan aseman kutsumerkkiä ja sen perään vastaavan aseman kutsumerkkiä, jonka katsotaan olevan kutsuvalle asemalle kehoitus jatkaa lähetystä. ATS-yksikön sisäisissä radioyhteyden siirroissa ATS-yksikön kutsumerkki voidaan jättää pois, jos toimivaltainen viranomainen sen sallii.
 - 3) Viestintä on aloitettava kutsulla ja vastauksella, kun halutaan muodostaa yhteys, paitsi jos on varmaa, että kutsuttu asema vastaanottaa kutsun, jolloin kutsuva asema voi lähettää sanoman odottamatta kutsutun aseman vastausta.
- c) Radiopuhelinviestintä yhteyden muodostamisen jälkeen
- 1) Edellä SERA.14050 kohdan b alakohdassa kuvattuja lyhennettyjä kutsumerkkejä saa käyttää ainoastaan, kun viestintäyhteys on tyydyttävästi muodostettu eikä minkäänlaista sekaannusta todennäköisesti synny. Ilma-alus voi käyttää lyhennettyä kutsumerkkiään vasta sen jälkeen, kun ilmailuviestiasema on käyttänyt yhteydenotossaan kyseistä lyhennettä.
 - 2) Lennonjohtoselvityksiä antaessaan ja takaisin lukiessaan selvityksiä lennonjohtajien ja ilma-aluksen ohjaajien on aina lisättävä sen ilma-aluksen kutsumerkki, jota selvitys koskee. Muissa tilanteissa jatkuva kaksisuuntainen viestintä yhteyden muodostamisen jälkeen sallitaan ilman tunnuksen tai kutsumerkin käyttöä yhteyden päättymiseen asti.

SERA.14060 VHF-liikenteen siirto

- a) ATS-yksikön on neuvottava ilma-alusta siirtymään radiotaajuudelta toiselle sovittujen menetelmien mukaisesti. Jos tällaisia neuvoja ei ole annettu, ilma-aluksen on ilmoitettava asiasta ATS-yksikölle ennen siirtymistä.
- b) Muodostaessaan yhteyttä VHF-taajuudella ensimmäisen kerran tai poistuessaan VHF-taajuudelta ilma-aluksen on lähetettävä lennonvarmistuspalvelusta vastaavan palveluntarjoajan mahdollisesti määräämät ja toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät tiedot.

SERA.14065 Ilma-aluksen ja maa-aseman välisen puheviestinnän kanavansiirtoa koskevat radiopuhelinliikenteen menetelmät

- a) Ellei lennonvarmistuspalvelusta vastaava palveluntarjoaja ole toisin määrännyt ja toimivaltainen viranomainen toisin hyväksynyt, ensimmäisen kutsun ATS-yksikölle ilma-aluksen ja maa-aseman välisen puheviestintäkanavan vaihtamisen jälkeen on sisällettävä seuraavat tiedot:
 - 1) kutsuttavan ATS-yksikön nimi;
 - 2) kutsumerkki ja raskaan pyörreanalokan ilma-alusten osalta sana "Heavy" tai "Super", jos toimivaltainen viranomainen on luokitellut ilma-aluksen sellaiseksi;
 - 3) lentokorkeus, läpäistävä ja selvitetty lentokorkeus mukaan luettuina, jos lennonjohtoselvityksen mukaista lentokorkeutta ei säilytetä;
 - 4) nopeus, jos lennonjohdon antama; ja
 - 5) lennonvarmistuspalvelusta vastaavan palveluntarjoajan vaatimat ja toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät lisätiedot.
- b) Ohjaajien on ilmoitettava lentokorkeus ilma-aluksen ohjaajan korkeusmittarin mukaisesti lähimmän täyden 30 metrin tai 100 jalan tarkkuudella.
- c) Ensimmäinen kutsu lähilennonjohdolle
Lähilennonjohtopalvelua saavan ilma-aluksen ensimmäisen kutsun on sisällettävä
 - 1) kutsuttavan ATS-yksikön nimi;
 - 2) kutsumerkki ja raskaan pyörreanalokan ilma-alusten osalta sana "Heavy" tai "Super", jos toimivaltainen viranomainen on luokitellut ilma-aluksen sellaiseksi;
 - 3) sijainti; ja

- 4) lennonvarmistuspalvelusta vastaavan palveluntarjoajan vaatimat ja toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät lisätiedot.

SERA.14070 Radiokokeilumenetelmät

- a) Radiokokeilulähetyksen muoto on seuraava:

- 1) kutsuttavan aseman tunnus;
- 2) kutsuvan aseman tunnus;
- 3) sanat "RADIO CHECK / RADIOKOKOILU";
- 4) käytettävä taajuus.

- b) Radiokokeilulähetyksiin vastataan seuraavasti:

- 1) kutsuneen aseman tunnus;
- 2) kutsuun vastaavan aseman tunnus;
- 3) ilmoitus lähetyksen kuuluvuudesta.

- c) Radiokokeilun jälkeen on käytettävä seuraavaa kuuluvuusasteikkoa:

Kuuluvuusasteikko

- 1) 1 Ei saa selvää
- 2) 2 Saa selvää silloin tällöin
- 3) 3 Kuuluu, mutta huonosti
- 4) 4 Kuuluu tyydyttävästi
- 5) 5 Kuuluu hyvin

SERA.14075 Radiopuhelinliikenne

- a) Viestinnän on oltava täsmällistä ja yksiselitteistä, ja siinä on käytettävä vakiosanontoja aina, kun sellaiset ovat olemassa.

- 1) Ilma-alueen lähettämän viestin vastaanottoilmoituksen on sisällettävä kyseisen ilma-alueen kutsumerkki.
- 2) ATS-yksikön ilma-alueelle lähettämän vastaanottoilmoituksen on sisällettävä kyseisen ilma-alueen kutsumerkki ja sen perään, mikäli tarpeen, ATS-yksikön kutsumerkki.

- b) keskustelun päättäminen.

Radiopuhelinkeskustelun päättää vastaanottava ATS-yksikkö tai ilma-alue käyttämällä omaa kutsumerkkiään.

- c) Korjaukset ja toistot

- 1) Jos lähetyksessä on tehty virhe, lausutaan sana "CORRECTION/KORJAAN", toistetaan viimeinen oikea sanaryhmä tai sanonta ja sitten oikea versio lähetyksestä.
- 2) Jos korjaus voidaan tehdä parhaiten toistamalla koko viesti, käytetään ilmaisua "CORRECTION, I SAY AGAIN / KORJAAN, SANON UUDELLEEN" ennen viestin uudelleenlähetystä.
- 3) Jos vastaanottavalla asemalla on epäselvyyttä siitä, onko saatu viesti oikein, pyydetään viestin toistamista kokonaan tai osittain.

- 4) Pyydetessä koko viestin toistamista lausutaan ilmaisu ”SAY AGAIN / SANO UUDELLEEN”. Pyydetessä viestin osan toistamista käytetään seuraavia ilmaisuja: ”SAY AGAIN ALL BEFORE ... / SANO UUDELLEEN KAIKKI ENNEN SANAA ...”. (ensimmäinen tyydyttävästi kuultu sana); tai ”SAY AGAIN ... TO ... / SANO UUDELLEEN SANASTA ... (puuttuvaa osaa edeltävä sana) SANAAN (puuttuvaa osaa seuraava sana) ASTI”; tai ”SAY AGAIN ALL AFTER ... / SANO UUDELLEEN KAIKKI SANAN (viimeinen tyydyttävästi kuultu sana) JÄLKEEN”.
- d) Jos takaisinluvun tarkistuksessa havaitaan virheitä, takaisinluvun päättyessä lähetetään sanat ”NEGATIVE I SAY AGAIN / VÄÄRIN SANON UUDELLEEN” ja virheellisesti toistettujen sanomien oikea versio.

SERA.14080 Radiokuuntelu/palveluajat

- a) Lennon aikana ilma-aluksen on jatkettava kuuntelua toimivaltaisen viranomaisen edellyttämällä tavalla, eikä kuuntelua saa muista kuin turvallisuussyistä lopettaa ilmoittamatta tästä asianomaiselle ATS-yksikölle.
- 1) Ilma-aluksen, joka lentää pitkällä lennolla veden yllä tai nimetyillä alueilla, joilla vaaditaan hätäpaikannuslähetin (ELT), on jatkuvasti päivystettävä VHF-hätätaajuutta 121,5 MHz, lukuun ottamatta niitä ajanjaksoja, jolloin ilma-alus viestii muilla VHF-kanavilla tai kahden kanavan päivystys ei ilma-aluksessa olevien laitteiden rajoitusten tai ohjaamotehtävien vuoksi ole mahdollista.
 - 2) Ilma-aluksen on jatkuvasti päivystettävä VHF-hätätaajuutta 121,5 MHz alueilla tai reiteillä, joilla esiintyy lentoon puuttumisen tai muiden vaaratilanteiden mahdollisuus, ja toimivaltainen viranomainen tätä vaatii.
- b) Ilmailuviestiasemien on jatkuvasti kuunneltava VHF-hätäkanavaa 121,5 MHz niiden yksiköiden palveluaikoina, joihin se on asennettu. Jos samoissa tiloissa on tällaisia asemia kaksi tai useampi, hätäkanavan 121,5 MHz:n kuunteluvaatimus on täytettävä toisessa niistä.
- c) Kun ilma-aluksen tai ATS-yksikön on jostain syystä lopetettava kuunteleminen, sen on mahdollisuuksien mukaan ilmoitettava tästä muille asianomaisille asemille, ja ilmoitettava aika, jolloin sen odotetaan jatkavan toimintaa. Kun toiminta jatkuu, muille asianomaisille asemille on ilmoitettava asiasta. Jos toiminnan keskeytystä on tarpeen jatkaa alkuperäistä ilmoitusta pidempään, tarkistettu toiminnan uudelleenaloittamisaika on mahdollisuuksien mukaan lähetettävä alun perin ilmoitettuna ajankohtana tai lähellä sitä.

SERA.14085 Sokeiden lähetysten käyttö

- a) Jos ilma-alus ei pysty muodostamaan yhteyttä nimetyllä kanavalla, viimeksi käytetyllä kanavalla tai jollain muulla reitille sopivalla kanavalla eikä kaikin käytettävissä olevin keinoin saa radioyhteyttä kutsumaansa ATS-yksikköön, toiseen ATS-yksikköön tai toiseen ilma-alukseen, ilma-aluksen on lähetettävä viestinsä nimetyllä kanavalla (nimetyillä kanavilla) kahdesti niin, että viestiä edeltää sanonta ”TRANSMITTING BLIND / LÄHETÄN SOKEASTI”, mainiten tarvittaessa sen, kenelle (keille) viesti on osoitettu.
- b) Jos ilma-alus ei saa radioyhteyttä vastaanotinhäiriön vuoksi, sen on lähetettävä paikkailmoituksensa normaalein väliajoin tai normaaleissa paikoissa kanavalla, joka oli käytössä ennen sanonnalla ”TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE / LÄHETÄN SOKEASTI VASTAANOTINHÄIRIÖN TAKIA” aloitettua viestiä. Ilma-aluksen on
- 1) lähetettävä aiottu viesti, ja toistettava se sen jälkeen kokonaisuudessaan;
 - 2) ilmoitettava aika, jolloin seuraava lähetys aiotaan suorittaa;
 - 3) lähetettävä tieto ilma-aluksen päällikön aikeista lennon jatkoon suhteen, mikäli sille annetaan ilmaliikennepalvelua.

SERA.14087 Viestinvälitystekniikan käyttö

- a) Jos ATS-yksikkö ei ole saanut yhteyttä ilma-alukseen kutsuttuaan sitä taajuuksilla, joita ilma-aluksen uskotaan kuuntelevan, sen on
- 1) pyydettyä toista ATS-yksikköä avustamaan sitä kutsumalla ilma-alusta ja tarvittaessa välittämällä radiopuhelinliikennettä; ja

- 2) pyydettyä samalla reitillä olevaa ilma-alusta yrittämään saada radioyhteys ilma-alukseen ja tarvittaessa välittämään radiopuhelinliikennettä.
- b) Edellä a alakohdan säännöksiä sovelletaan myös
- 1) asianomaisen ATS-yksikön pyynnöstä;
 - 2) kun ilma-aluksen odotettua lähetystä ei ole vastaanotettu sellaisen ajan kuluessa, että voidaan epäillä yhteyshäiriötä.

SERA.14090 Erityiset viestintämenetelmät

a) Ajoneuvojen liikkuminen

Muiden ajoneuvojen kuin hinaustraktoreiden liikkumisesta liikennealueella käytettävät sanonnat ovat samoja kuin ilma-aluksen liikkumisesta käytettävät sanonnat, lukuun ottamatta rullausohjeita, jolloin sana "TAXI/RULLAA" korvataan sanalla "PROCEED/AJA" ajoneuvojen kanssa viestittäessä.

b) Ilmaliikenteen neuvontapalvelu

Ilmaliikenteen neuvontapalvelu ei anna "selvityksiä" vaan ainoastaan "neuvontaa", ja sen on käytettävä sanaa "advise/neuvon" tai "suggest/ehdotan" antaessaan ilma-alukselle toimintaehdotuksen.

c) Ilmoitus raskaasta pyörrevaluokasta

- 1) Raskaan pyörrevaluokan ilma-alusten kutsumerkin perään on lisättävä sana "Heavy" tällaisen ilma-aluksen ja ATS-yksikön välisessä ensimmäisessä radioyhteydessä.
- 2) Tiettyjen toimivaltaisen viranomaisen yksilöimien raskaan pyörrevaluokan ilma-alusten kutsumerkin perään on lisättävä sana "Super" tällaisen ilma-aluksen ja ATS-yksikön välisessä ensimmäisessä radioyhteydessä.

d) Huonon sään kiertäminen

Kun ohjaaja aloittaa yhteydenpidon lennonjohtoon, vastaus voidaan saada nopeasti ilmoittamalla "WEATHER DEVIATION REQUIRED / SÄÄN JOHDOSTA PYYDÄN POIKETA REITILTÄ" sen merkiksi, että ilma-aluksen ohjaaja toivoo etusijaa taajuudella ja lennonjohdon vastauksissa. Ilma-aluksen ohjaajan on tarvittaessa aloitettava yhteydenpito käyttämällä pakkotilakutsua "PAN PAN" (mieluiten kolmasti sanottuna).

SERA.14095 Hätä- ja pakkotilaradiopuhelinliikenteen menetelmät

a) Yleistä

- 1) Hätä- ja pakkotilaliikenteeseen kuuluvat kaikki hätä- ja pakkotilanteisiin liittyvät radiopuhelinsanommat. Hätä- ja pakkotilanteet määritellään seuraavasti:
 - i) *Hätätilanne*: tilanne, jossa on vakava ja/tai välitön vaaran uhka ja välittömän avun tarve.
 - ii) *Pakkotilanne*: ilma-aluksen tai muun ajoneuvon taikka ilma-aluksessa tai sen näköpiirissä olevan henkilön turvallisuuteen vaikuttava tilanne, johon ei kuitenkaan liity välittömän avun tarvetta.
- 2) Radiopuhelinliikenteen hätämerkkiä "MAYDAY" on käytettävä ensimmäisen hätäsanoman alussa ja radiopuhelinliikenteen pakkotilamerkkiä "PAN PAN" ensimmäisen pakkotilasanoman alussa. Radiopuhelinliikenteen hätä- ja pakkotilamerkkejä voidaan käyttää jokaisen myöhemmän hätä- ja pakkotilasanoman alussa.
- 3) Lähetettäessä sanomia hädässä tai pakkotilanteessa olevalle ilma-alukselle, tällaisten viestien lukumäärää, pituutta ja sisältöä on rajoitettava mahdollisimman paljon olosuhteiden mukaisesti.

- 4) Jos ATS-yksikkö, johon ilma-alus on ottanut yhteyttä, ei kuittaa hätä- tai pakkotilasanomaa, toisten ATS-yksiköiden on annettava apua b alakohdan 2 ja 3 alakohdassa kuvatulla tavalla.
 - 5) Hätä- ja pakkotilaliikennettä ylläpidetään tavanomaisesti sillä taajuudella, jolla tällainen yhteydenpito aloitettiin, kunnes katsotaan, että apua voidaan antaa paremmin siirtämällä kyseinen liikenne toiselle taajuudelle.
 - 6) Hätä- ja pakkotilaviestinnässä radiopuhelinlähetykset on yleensä suoritettava hitaasti ja erillisinä niin, että jokainen sana lausutaan selvästi muistiin merkitsemisen helpottamiseksi.
- b) Radiopuhelinliikenne hätätilanteessa
- 1) Ilma-aluksen toiminta hätätilanteessa

Hädässä olevan ilma-aluksen lähettämän hätäsanoman on sen lisäksi, että sitä edeltää a alakohdan 2 alakohdan mukaisesti radiopuhelinliikenteen hätämerkki "MAYDAY", joka lausutaan mieluiten kolmasti,

 - i) lähetettävä kyseisellä hetkellä käytössä olevalla ilma-aluksen ja maa-aseman välisellä taajuudella;
 - ii) sisällettävä mahdollisimman monta seuraavista tiedoista selvästi lausuttuina ja, mikäli mahdollista, seuraavassa järjestyksessä:
 - A) kutsuttavan ATS-yksikön nimi (ajan ja olosuhteiden salliessa);
 - B) ilma-aluksen tunnus;
 - C) hätätilanteen kuvaus;
 - D) ilma-alukset päällikön aikeet;
 - E) sijainti, lentokorkeus ja ohjaussuunta.
 - 2) ATS-yksikön, jolle sanoma osoitetaan, tai hätäsanoman ensimmäisenä kuittaavan ATS-yksikön toiminta

Sen ATS-yksikön, jolle hädässä oleva ilma-alus sanomansa osoittaa, tai hätäsanoman ensimmäisenä kuittaavan ATS-yksikön on

 - i) kuitattava hätäsanoma välittömästi;
 - ii) johdettava hätäliikennettä tai siirrettävä johtovastuu nimenomaisesti ja selvästi jollekin muulle ja ilmoitettava siirrosta ilma-alukselle; ja
 - iii) toteutettava välittömästi toimet sen varmistamiseksi, että kaikki tarvittavat tiedot ovat mahdollisimman pian seuraavien saatavilla:
 - A) ATS-yksikkö, jota asia koskee;
 - B) ilma-aluksen käyttäjä tai sen edustaja ennalta vahvistettujen järjestelyjen mukaisesti;
 - iv) varoitettava tarpeen mukaan muita ATS-yksiköitä, jotta estetään liikenteen siirtäminen hätäliikenteen taajuudelle.
 - 3) Radiohiljaisuuden vaatiminen
 - i) Hädässä olevalla ilma-aluksella tai hätäliikennettä johtavalla ATS-yksiköllä on oikeus vaatia radiohiljaisuutta joko alueen kaikilta siirtyvän viestipalvelun asemilta tai asemalta, joka häiritsee hätäliikennettä. Sen on olosuhteiden mukaan osoitettava ohjeet 'kaikille asemille' tai ainoastaan yhdelle asemalle. Kummassakin tapauksessa sen on käytettävä seuraavia sanontoja:
 - A) "STOP TRANSMITTING / LOPETTAKAA LÄHETYKSENNE";
 - B) radiopuhelinliikenteen hätämerkki "MAYDAY".

- ii) Edellä b alakohdan 3 alakohdan i alakohdassa tarkoitettujen merkkien käyttö on varattu hädässä olevalle ilma-alukselle ja hätäliikennettä johtavalle ATS-yksikölle.
- 4) Kaikkien muiden ATS-yksiköiden/ilma-alusten toiminta
- i) Hätäliikenteellä on ehdoton etuoikeus kaikkeen muuhun radiopuhelinliikenteeseen nähden, eikä siitä tietävä ATS-yksikkö/ilma-alus saa lähettää mitään kyseisellä taajuudella, ellei
- A) hätätilannetta peruuteta tai hätäliikennettä päätetä;
- B) kaikkea hätäliikennettä ole siirretty toisille taajuuksille;
- C) hätäliikennettä johtava ATS-yksikkö anna siihen lupaa;
- D) sen itsensä ole annettava apua.
- ii) Kaikkien ATS-yksiköiden/ilma-alusten, jotka ovat saaneet tiedon hätäliikenteestä mutteivät itse voi auttaa hädässä olevaa ilma-alusta, on kuitenkin jatkettava tällaisen liikenteen kuuntelua, kunnes on selvää, että apua annetaan.
- 5) Hätäliikenteen ja radiohiljaisuuden päättäminen
- i) Kun ilma-alus ei enää ole hädässä, sen on lähetettävä viesti hätätilanteen peruuttamisesta.
- ii) Kun hätäliikennettä johtanut ATS-yksikkö saa tiedon hätätilanteen päättymisestä, sen on välittömästi ryhdyttävä toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että tieto on mahdollisimman pian seuraavien saatavilla:
- A) ATS-yksiköt, joita asia koskee;
- B) ilma-aluksen käyttäjä tai sen edustaja ennalta vahvistettujen järjestelyjen mukaisesti.
- iii) Hätäliikenne ja radiohiljaisuus päätetään lähettämällä hätäliikenteeseen käytetyllä taajuudella tai käytetyillä taajuuksilla viesti, joka sisältää sanat "DISTRESS TRAFFIC ENDED / HÄTÄLIKENNE PÄÄTTYNYT". Tämän viestin saa lähettää ainoastaan hätäliikennettä johtava ATS-yksikkö, kun sillä on tähän toimivaltaisen viranomaisen antamat valtuudet b alakohdan 5 alakohdan i alakohdassa määrätyn viestin vastaanottamisen jälkeen.
- c) Radiopuhelinliikenne pakkotilanteessa
- 1) Pakkotilanteesta ilmoittavan ilma-aluksen toiminta muussa kuin c alakohdan 4 alakohdassa tarkoitettussa tapauksessa
- Pakkotilanteesta ilmoittavan ilma-aluksen lähettämän pakkotilasanoman on sen lisäksi, että sitä edeltää a alakohdan 2 alakohdan mukaisesti radiopuhelinliikenteen pakkotilamerkki "PAN PAN", joka lausutaan mieluiten kolmasti ja niin, että jokainen ryhmän sana lausutaan kuten ranskankielinen sana 'panne',
- i) lähetettävä kyseisellä hetkellä käytössä olevalla ilma-aluksen ja maa-aseman välisellä taajuudella;
- ii) sisällettävä mahdollisimman monta seuraavista tiedoista selvästi lausuttuina ja, mikäli mahdollista, seuraavassa järjestyksessä:
- A) sen ATS-yksikön nimi, jolle sanoma osoitetaan;
- B) ilma-aluksen tunnus;
- C) pakkotilan kuvaus;
- D) ilma-alukset päällikön aikeet;
- E) sijainti, lentokorkeus ja ohjaussuunta;
- F) muut hyödylliset tiedot.

2) ATS-yksikön, jolle sanoma osoitetaan, tai pakkotilasanoman ensimmäisenä kuittaavan ATS-yksikön toiminta

Sen ATS-yksikön, jolle pakkotilasta ilmoitettava ilma-alus sanomansa osoittaa, tai pakkotilasanoman ensimmäisenä kuittaavan ATS-yksikön on

- i) kuitattava pakkotilasanoma;
- ii) toteutettava välittömästi toimet sen varmistamiseksi, että kaikki tarvittavat tiedot ovat mahdollisimman pian seuraavien saatavilla:
 - A) ATS-yksikkö, jota asia koskee;
 - B) ilma-aluksen käyttäjä tai sen edustaja ennalta vahvistettujen järjestelyjen mukaisesti;
- iii) tarvittaessa johdettava pakkotilaliikennettä.

3) Kaikkien muiden ATS-yksiköiden/ilma-alusten toiminta

Pakkotilaliikenteellä on etusija kaikkeen muuhun radioliikenteeseen nähden hätäliikennettä lukuun ottamatta, ja kaikkien ATS-yksiköiden/ilma-alusten on vältettävä pakkotilaliikenteen lähetysten häiritsemistä.

4) Lääkintäkuljetukseen käytettävän ilma-aluksen toiminta

- i) Edellä c alakohdan 4 alakohdan ii alakohdassa kuvatun merkin käytöllä ilmaistaan, että merkkiä seuraava viesti koskee vuonna 1949 tehtyjen Geneven yleissopimusten ja niiden lisäpöytäkirjojen nojalla suojattua lääkintäkuljetusta.
- ii) Lääkintäkuljetukseen käytettävästä ilma-aluksesta ilmoittamista ja sen tunnistamista varten radiopuhelinliikenteen pakkotilamerkin "PAN PAN", joka lausutaan mieluiten kolmasti, ja niin, että jokainen ryhmän sana lausutaan kuten ranskankielinen sana "panne", lähettämisen jälkeen lähetetään radiopuhelinliikenteen lääkintäkuljetusmerkki "ME-DI-KAL", joka lausutaan kuten ranskankielinen sana "médical". Edellä kuvattujen merkkien käytöllä ilmaistaan, että merkkiä seuraava viesti koskee suojattua lääkintäkuljetusta.

Sanomassa on annettava seuraavat tiedot:

- A) lääkintäkuljetuksen kutsumerkki tai muu hyväksytty tunnus;
- B) lääkintäkuljetuksen sijainti;
- C) lääkintäkuljetusta suorittavien ilma-alusten lukumäärä ja tyyppi;
- D) suunniteltu reitti;
- E) tapauksen mukaan arvioitu matkalentoaika sekä arvioitu lähtö- ja saapumisaika; ja
- F) muut tiedot, kuten lentokorkeus, kuunneltavat radiotaajuudet, käytettävät kielet sekä SSR-moodit ja -koodit.

5) Niiden ATS-yksiköiden, jolle sanoma osoitetaan, tai muiden lääkintäkuljetussanomien vastaanottavien asemien toiminta

Edellä c alakohdan 2 ja 3 alakohtaa sovelletaan tarvittaessa ATS-yksiköihin, jotka vastaanottavat lääkintäkuljetusviestin.”;

26) Muutetaan lisäys 1 seuraavasti:

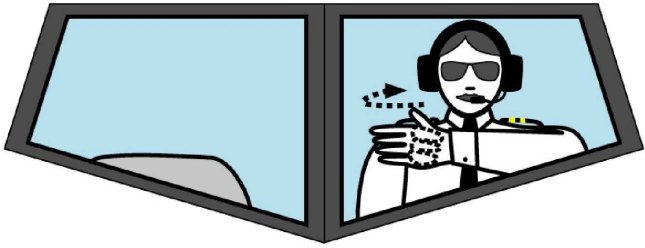
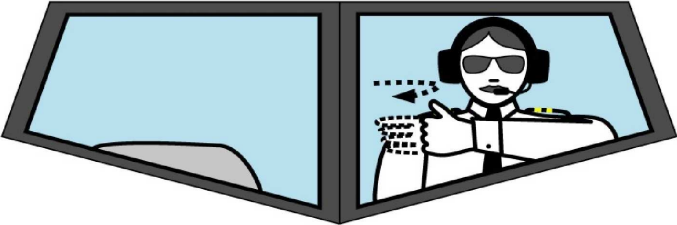



a) korvataan 1.1.2 kohta seuraavasti:

”1.1.2 Hätä- ja pakkotilamerkkien lähetysmenetelmien on oltava 14 jakson mukaiset.”;

b) korvataan 3.2.4.1 kohdan teksti seuraavasti:

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

c) korvataan 4.2.1.1, 4.2.1.2 ja 4.2.1.3 kohta seuraavasti:

	<p>a) Jarrutan: Kohota kyynärvarsi vaakasuoraan kasvojen eteen sormet suoriksi ojennettuina, ja purista käsi nyrkkiin.</p>
	<p>b) Päästän jarrut: Kohota kyynärvarsi vaakasuoraan kasvojen eteen käsi nyrkissä, ja ojenna sitten sormet suoriksi.</p>
	<p>c) Aseta pyöräpukit: Nosta kädet kasvojen sivuille kämmenet ulospäin, ja vedä sitten kädet ristikkäin kasvojen eteen.</p>
	<p>d) Poista pyöräpukit: Nosta kädet ristikkäin kasvojen eteen kämmenet ulospäin, ja ojenna sitten kädet sivuille.</p>
	<p>e) Valmis käynnistämään moottorin (moottorit): Yhden käden suoraksi ojennettujen sormien lukumäärä ilmaisee käynnistettävän moottorin numeron.”</p>

27) Korvataan lisäyksessä 2 oleva 5.1.3 kohta seuraavasti:

”5.1.3. Kaikki niiden tietojen muutokset, jotka on annettava 5.1.2 alakohdan mukaisesti ennen ilmapallon lähettämistä, on toimitettava asianomaiselle ATS-yksikölle 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.”;

28) Muutetaan lisäyksessä 4 oleva taulukko seuraavasti:

a) korvataan sarakkeessa ”Annettava palvelu” olevan ilmatilaluokan C VFR-lentoja koskevan solun 2 kohta seuraavasti:

”2) Lennonjohtopalvelua, VFR/VFR-liikenneilmoituksia (ja liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä)”;

b) korvataan sarakkeessa ”Annettava palvelu” olevassa ilmatilaluokkaa D koskevassa solussa VFR-lentoja koskeva teksti seuraavasti:

”Lennonjohtopalvelua, IFR/VFR- sekä VFR/VFR-liikenneilmoituksia (ja liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä)”;

29) Korvataan lisäys 5 seuraavasti:

”Lisäys 5

Puheviestintäyhteydellä annettavia ilma-alusten havaintoja ja ilmoituksia koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset

A. ILMOITUSOHJEET

MALLI AIREP SPECIAL

KOHTA	PARAMETRI	LÄHETETÄÄN PUHEVIESTINNÄLLÄ tarpeen mukaan	
—	Sanomatyypin tunniste — ilma-aluksen antama erityisilmoitus	[AIREP] SPECIAL	
Jakso 1	1	Ilma-aluksen tunnus	(ilma-aluksen tunnus)
	2	Sijainti	POSITION / PAIKKA (pituus- ja leveysasteina) OVER / YLÄPUOLELLA (merkitsevä piste) ABEAM / TASALLA (merkitsevä piste) (merkitsevä piste) (suuntima) (etäisyys)
	3	Aika	(aika)
	4	Lentokorkeus	FLIGHT LEVEL / LENTOPINTA (numero) tai (numero) METRES / METRIÄ tai FEET / JALKAA CLIMBING TO FLIGHT LEVEL / NOUSSUSSA LENTOPINNALLE (numero) tai (numero) METRES / METRIÄ tai FEET / JALKAA DESCENDING TO FLIGHT LEVEL / LIU'USSA/LASKEUTUMASSA LENTOPINNALLE (numero) tai (numero) METRES / METRIÄ tai FEET / JALKAA
	5	Seuraava ilmoituspaikka ja arvioitu ylitysaika	(sijainti) (aika)
	6	Seuraava merkitsevä piste	(sijainti) NEXT /SEURAAVAKSI
Jakso 2	7	Arvioitu saapumisaika	(lentopaikka) (aika)
	8	Toiminta-aika	ENDURANCE / TOIMINTA-AIKA (tunteja ja minuutteja)
Jakso 3	9	Kohdattu tai havaittu ilmiö, joka edellyttää erityisilmoitusta: — kohtalainen turbulenssi — voimakas turbulenssi — kohtalainen jäätäminen — voimakas jäätäminen — voimakas vuoristoaalto — ukkonen — ukkonen ja raesade — voimakas pöly-/hiekkamyrsky — vulkaaninen tuhkapilvi — tulivuorenpurkausta edeltävä vulkaaninen toiminta ja tulivuorenpurkaus	TURBULENCE MODERATE / KOHTALAINEN TURBULENSSI TURBULENCE SEVERE / VOIMAKAS TURBULENSSI ICING MODERATE / KOHTALAINEN JÄÄTÄMINEN ICING SEVERE / VOIMAKAS JÄÄTÄMINEN MOUNTAINWAVE SEVERE / VOIMAKAS VUORISTOAAALTO THUNDERSTORMS / UKKONEN THUNDERSTORMS WITH HAIL / UKKONEN JA RAKEITA DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY / VOIMAKAS PÖLY- tai HIEKKAMYRSKY VOLCANIC ASH CLOUD / VULKAANINEN TUHKAPILVI PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION / TULIVUORENPURKAUSTA EDELTÄVÄ VULKAANINEN TOIMINTA tai TULIVUORENPURKAUS

1. ILMA-ALUKSEN ANTAMIEN ILMOITUSTEN SISÄLTÖ
 - 1.1 **Paikkailmoitukset ja ilma-aluksen antamat erityisilmoitukset**
 - 1.1.1 A kohdassa annetun mallin jakso 1 on pakollinen paikkailmoituksissa ja ilma-aluksen antamissa erityisilmoituksissa, mutta sen 5 ja 6 kohta voidaan jättää pois. Mallin jakso 2 lisätään kokonaan tai osittain ainoastaan ilma-aluksen käyttäjän tai tämän nimetyn edustajan pyynnöstä tai jos ilma-aluksen päällikkö katsoo sen tarpeelliseksi. Mallin jakso 3 on sisällytettävä ilma-aluksen antamiin erityisilmoituksiin.
 - 1.1.2 Sääolosuhde, jonka vuoksi erityisilmoitus annetaan, on valittava SERA.12005 kohdan a alakohdan luettelosta.
 - 1.1.3 Jos ilma-aluksen antamat erityisilmoitukset sisältävät tietoja vulkaanisesta toiminnasta, on tästä ilmoitettava lennon jälkeen käyttäen vulkaanista toimintaa koskevaa ilmoituslomaketta (malli VAR), joka annetaan B kohdassa. Kaikki havainnot on merkittävä erikseen mallin VAR asianmukaisesti kohtiin.
 - 1.1.4 Ilma-alusten antamat erityisilmoitukset on annettava niin pian kuin se on käytännössä mahdollista sen jälkeen, kun erityisilmoitusta edellyttävä ilmiö on havaittu.
 2. YKSITYISKOHTAISET OHJEET ILMOITUKSIA VARTEN
 - 2.1 Ilma-aluksen antamaan erityisilmoitukseen sisältyvät kohdat ilmoitetaan siinä järjestyksessä kuin ne on lueteltu AIREP SPECIAL -lomakkeessa.

— SANOMATYYPIN TUNNISTE. Ilma-aluksen antaman erityisilmoituksen osalta merkitään "SPECIAL".

Jakso 1

Kohta 1 – ILMA-ALUKSEN TUNNUS. Ilmoitetaan ilma-aluksen radiopuhelinliikenteen kutsumerkki SERA.14050 kohdan mukaisesti.

Kohta 2 – SIJAINTI. Ilmoita sijainti leveysasteina (asteina kahdella numerolla tai asteina minuutteina neljällä numerolla, joita seuraa "North" tai "South") ja pituusasteina (asteina kolmella numerolla tai asteina ja minuutteina viidellä numerolla, joita seuraa "East" tai "West"), tai merkitsevänä pisteenä, jolla on kooditunniste (2–5 merkkiä), taikka merkitsevänä pisteenä, jota seuraa magneettisuuntima (kolminumeroinen) ja etäisyys kyseisestä paikasta meripeninkulmina. Merkitsevän pisteen yhteydessä mainitaan tarvittaessa "ABEAM" (tasalla).

Kohta 3 – AIKA. Ilmoita aika tunteina ja minuutteina (UTC, nelinumeroisena), jollei ilmoitusta ole alueellisten lennonvarmistussopimusten perusteella tehtävä minuutteina yli täyden tunnin (kaksinumeroisena). Ilmoitettavan ajan on oltava tosiasiallinen aika, jona ilma-alus on kyseisessä paikassa, eikä ilmoituksen laatimis- tai lähettämisaika. Erityisilmoitusta annettaessa kellonajat ilmoitetaan aina tunteina ja minuutteina UTC-aikaa.

Kohta 4 – LENTOPINTA TAI KORKEUS MERENPINNASTA. Ilmoita lentopinta kolminumeroisena korkeusmittarin standardipaineasetuksella. Ilmoita korkeus merenpinnasta metreinä, ja sen perään "METRES" (metriä), tai jalkoina, ja sen perään "FEET" (jalkaa), kun asetuksena QNH. Ilmoita noustessa "CLIMBING" (nousen) (ilmoita lentokorkeus) tai "DESCENDING" (laskeudun/liu'ussa) (ilmoita lentokorkeus), kun laskeudut uudelle lentokorkeudelle merkitsevän pisteen ohituksen jälkeen.

Kohta 5 – SEURAAVA ILMOITTAUTUMISPAIKKA JA ARVIOITU YLITYSAIKA. Ilmoita seuraava ilmoittautumispaikka ja sen arvioitu ylitysaika taikka ilmoita arvioitu sijainti tuntia myöhemmin voimassa olevien paikkailmoitusmenetelmien mukaisesti. Käytä 2 kohdan mukaista sijainnin ilmoitustapaa. Ilmoita kyseisen paikan arvioitu ylitysaika. Ilmoita aika tunteina ja minuutteina (UTC, nelinumeroisena), jollei ilmoitusta ole alueellisten lennonvarmistussopimusten mukaan tehtävä minuutteina yli täyden tunnin (kaksinumeroisena).

Kohta 6 – SEURAAVA MERKITSEVÄ PISTE. Ilmoita merkitsevä piste, joka seuraa kohdassa "Seuraava ilmoittautumispaikka ja arvioitu ylitysaika" ilmoitettua ilmoittautumispaikkaa.

Jakso 2

Kohta 7 – ARVIOITU SAAPUMISAIKA. Ilmoita sen lentopaikan nimi, jolle on ensimmäiseksi määrä laskeutua, ja sen jälkeen arvioitu saapumisaika tälle lentopaikalle tunteina ja minuutteina (UTC, nelinumeroisena).

Kohta 8 – TOIMINTA-AIKA. Ilmoita "ENDURANCE / TOIMINTA-AIKA", ja sen jälkeen polttoainemäärän mukainen toiminta-aika tunteina ja minuutteina (nelinumeroisena).

Jakso 3

Kohta 9 – ERITYISILMOITUSTA EDELLYTTÄVÄ ILMIÖ. Ilmoita, kun kohdataan tai havaitaan seuraavia ilmiöitä:

- kohtalainen turbulenssi sanonnalla "TURBULENCE MODERATE / KOHTALAINEN TURBULENSSI"; ja
- voimakas turbulenssi sanonnalla "TURBULENCE SEVERE / VOIMAKAS TURBULENSSI".

Tällöin sovelletaan seuraavia määritelmiä:

- Kohtalainen – Olosuhteet, joissa ilma-aluksen lentoasennossa ja/tai -korkeudessa voi esiintyä kohtalaisia muutoksia, mutta ilma-alus on koko ajan hyvin ohjattavissa. Ilmanopeudessa on yleensä pientä vaihtelua. Kiihtyvyyssmittarilukemien vaihteluväli on 0,5–1,0 g:tä ilma-aluksen massakeskiön kohdalla. Ilma-aluksessa on vaikea kävellä. Matkustajat tuntevat painautuvansa turvavöitään vasten. Irtoesineet liikkuvat.
- Voimakas – Olosuhteet, joissa ilma-aluksen lentoasento ja/tai -korkeus vaihtelee äkillisesti; ilma-aluksen ohjattavuus voidaan menettää lyhyiksi ajoiksi. Ilmanopeudessa on yleensä suurta vaihtelua. Kiihtyvyyssmittarilukemat ovat yli 1,0 g:tä ilma-aluksen massakeskiön kohdalla. Matkustajat painautuvat voimakkaasti turvavöitään vasten. Irtoesineet sinkoutuvat ympäriinsä.
- kohtalainen jäätäminen sanonnalla "ICING MODERATE / KOHTALAINEN JÄÄTÄMINEN", voimakas jäätäminen sanonnalla "ICING SEVERE / VOIMAKAS JÄÄTÄMINEN";

Tällöin sovelletaan seuraavia määritelmiä:

- Kohtalainen – Olosuhteet, joissa ohjaussuunnan ja/tai lentokorkeuden muuttamista voidaan pitää toivottavana.
- Voimakas – Olosuhteet, joissa ohjaussuunnan ja/tai lentokorkeuden muuttamista pidetään välttämättömänä.
- voimakas vuoristoaalto sanonnalla "MOUNTAIN WAVE SEVERE / VOIMAKAS VUORISTOAAALTO";

Tällöin sovelletaan seuraavaa määritelmää:

- Voimakas – Olosuhteet, joissa vuoristoaaltoa seuraava laskuvirtaus on 3,0 m/s (600 ft/min) tai enemmän ja/tai joissa kohdataan voimakasta turbulenssia.
- rakeeton ukkonen sanonnalla "THUNDERSTORM/UKKONEN", ukkonen ja raesade sanonnalla "THUNDERSTORM WITH HAIL / UKKONEN JA RAKEITA";

Tällöin sovelletaan seuraavaa määritelmää:

Ilmoita ainoastaan ukkoset, jotka

- ovat vaikeasti havaittavissa; tai
- ovat pilvikerrosten sisällä; tai
- ulottuvat laajalle alueelle; tai
- joihin liittyy puuskarintamia.
- voimakas pölymyrsky sanonnalla "DUSTSTORM HEAVY / VOIMAKAS PÖLYMYRSKY" tai voimakas hiekkamyrsky sanonnalla "SANDSTORM HEAVY / VOIMAKAS HIEKKAMYRSKY";
- vulkaaninen tuhkapilvi sanonnalla "VOLCANIC ASH CLOUD / VULKAANINEN TUHKAPILVI";
- tulivuorenpurkausta edeltävä vulkaaninen toiminta sanonnalla "PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY / TULIVUORENPURKAUSTA EDELTÄVÄ VULKAANINEN TOIMINTA" tai tulivuorenpurkaus sanonnalla "VOLCANIC ERUPTION / TULIVUORENPURKAUS";

Tällöin sovelletaan seuraavaa määritelmää:

Tulivuorenpurkausta edeltävällä vulkaanisella toiminnalla tarkoitetaan tässä yhteydessä epätavallista ja/tai lisääntyntä vulkaanista toimintaa, joka antaa aihetta odottaa tulivuorenpurkausta.

- 2.2 Vulkaanista toimintaa koskevaan ilmoituslomakkeeseen (malli VAR) kirjattuja tietoja ei lähetetä radiopuhelimella, vaan ilma-aluksen käyttäjän tai ohjaamomiehistön jäsenen on lentopaikalle saavuttaessa välittömästi toimitettava lomake lentopaikan sääpalveluasemalle. Jos pääsy sääpalveluasemalle on hankalaa, täytetty lomake on toimitettava MET- ja ATS-palveluntarjoajien ja ilma-aluksen käyttäjän sopimien paikallisten järjestelyjen mukaisesti.
3. PUHEVIESTINNÄSSÄ SAATUJEN SÄÄTIETOJEN VÄLITTÄMINEN

Saatuun ilma-alusten antamia erityisilmoituksia ATS-yksiköiden on välitettävä ne viipymättä asianomaiselle säävalvonta-asemalle (MWO). Jotta varmistetaan, että ilma-alusten antamat ilmoitukset rinnastuvat maassa oleviin automatisoituihin järjestelmiin, ilmoitusten sisältämät tiedot on lähetettävä käyttäen seuraavia tapoja annetussa järjestyksessä.

- VASTAANOTTAJA. Merkitse kutsuttu asema ja tarvittaessa välitystarve.
- SANOMATYYPIN TUNNISTE. Merkitse ilma-aluksen antaman erityisilmoituksen osalta "ARS".
- ILMA-ALUKSEN TUNNUS. Merkitse ilma-aluksen tunnus käyttäen lentosuunnitelman 7 kohtaa varten määriteltyä tapaa jättämättä väliä ilma-aluksen käyttäjän tunnuksen ja ilma-aluksen rekisteritunnuksen tai lennon tunnuksen, jos sellainen on käytössä, väliin.

Jakso 1

Kohta 0 – SIJAINTI. Merkitse sijainti leveysasteina (asteina kahdella numerolla tai asteina ja minuutteina neljällä numerolla, jota seuraa ilman väliä "N" tai "S") ja pituusasteina (asteina kolmella numerolla tai asteina ja minuutteina viidellä numerolla, joita seuraa ilman väliä "E" tai "W"), tai merkitsevänä pisteenä, jolla on kooditunniste (2–5 merkkiä), taikka merkitsevänä pisteenä, jota seuraa magneettisuuntima (kolminumeroinen) ja etäisyys kyseisestä paikasta meripeninkulmina (kolminumeroisena). Merkitsevän pisteen yhteydessä mainitaan tarvittaessa "ABEAM" (tasalla).

Kohta 1 – AIKA. Ilmoita aika tunteina ja minuutteina (UTC, nelinumeroisena).

Kohta 2 – LENTOPINTA TAI KORKEUS MERENPINNASTA. Merkitse "F" ja sen perään kolme numeroa (esim. "F310"), kun ilmoitetaan lentopinta. Ilmoita korkeus metreinä, ja sen perään "M", tai jalkoina, ja sen perään "FT", kun ilmoitetaan korkeus merenpinnasta. Ilmoita nousun osalta "ASC" (ja lentokorkeus) ja laskeutumisen osalta "DES" (ja lentokorkeus).

Jakso 2

Kohta 9 – ERITYISILMOITUSTA EDELLYTTÄVÄ ILMIÖ. Merkitse ilmiö, josta ilmoitetaan, seuraavasti:

- kohtalainen turbulenssi "TURB MOD";
- voimakas turbulenssi "TURB SEV".
- kohtalainen jäätäminen "ICE MOD";
- voimakas jäätäminen "ICE SEV";
- voimakas vuoristoaalto "MTW SEV";
- ukkonen "TS";
- ukkonen ja raesade "TSGR";
- voimakas pöly- tai hiekkamyrsky "HVY SS";
- vulkaaninen tuhkapilvi "VA CLD";
- tulivuorenpurkausta edeltävä vulkaaninen toiminta tai tulivuorenpurkaus "VA";

- raesade "GR";
- cumulonimbus-pilvet "CB".

LÄHETYSAIKA. Ilmoita vain siinä tapauksessa, että jakso 3 lähetetään.

4. ERITYISSÄÄNNÖKSET TUULIVÄÄNNETTÄ JA VULKAANISTA TUHKAA KOSKEVISTA ILMOITUKSISTA

4.1 Tuuliväänteestä (windshear) ilmoittaminen

- 4.1.1 Kun ilmoitetaan lennon nousu- ja lähestymisvaiheissa havaitusta tuuliväänteestä, ilmoituksessa on mainittava myös ilma-aluksen tyyppi.
- 4.1.2 Kun tuuliväänteolosuhteista lennon nousu- tai lähestymisvaiheessa on annettu ilmoitus tai ennuste mutta tällaisia olosuhteita ei ole havaittu, ilma-aluksen päällikön on ilmoitettava asiasta asiaankuuluvalla ATS-yksikölle mahdollisimman pian, ellei ilma-aluksen päällikkö tiedä muun ilma-aluksen jo aiemmin ilmoittaneen asiasta kyseiselle ATS-yksikölle.

4.2 Vulkaanisesta toiminnasta ilmoittaminen lennon jälkeen

- 4.2.1 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, täytetty lomake on käsiteltävä MET- ja ATS-palveluntarjoajien sekä ilma-aluksen käyttäjän sopimien paikallisten järjestelyjen mukaisesti.
- 4.2.2 Lentopaikan sääpalveluasemalle toimitettu täytetty ilmoitus vulkaanisesta toiminnasta on välitettävä viipymättä säävalvonta-asemalle, joka vastaa säävalvonnasta sillä lentotiedotusalueella, jolla vulkaanista toimintaa havaittiin.

B. ILMA-ALUKSEN ANTAMA ERITYISILMOITUS VULKAANISESTA TOIMINNASTA (MALLI VAR)

MALLI VAR: Käytetään lennon jälkeisiin ilmoituksiin

ILMOITUS VULKAANISESTA TOIMINNASTA

Ilma-alusten antamat ilmoitukset ovat oleellisen tärkeitä arvioitaessa vulkaanisista tuhkapilvistä ilma-aluksille aiheutuvaa vaaraa.

ILMA-ALUKSEN KÄYTTÄJÄ:			ILMA-ALUKSEN TUNNUS: (lentosuunnitelman mukainen)		
ILMA-ALUKSEN PÄÄLLIKKÖ:					
LÄHTÖPAIKKA:	PÄIVÄMÄÄRÄ:	AIKA (UTC):	SAAPUMISPAIKKA:	PÄIVÄMÄÄRÄ:	AIKA (UTC):
VASTAANOTTAJA			AIREP SPECIAL		
Kohtien 1–8 tiedot on ilmoitettava välittömästi ATS-yksikölle, jonka kanssa ollaan yhteydessä.					
1) ILMA-ALUKSEN TUNNUS			2) SIJAINTI		
3) AIKA			4) LENTOPINTA TAI KORKEUS MERENPINNASTA		
5) VULKAANISEN TOIMINNAN HAVAINTOPAIKKA (sijainti tai suuntima, arvio lentokorkeudesta, jolla tuhkapilvi esiintyy, ja etäisyydestä ilma-alukseen)					
6) ILMAN LÄMPÖTILA			7) TUULI ALUEELLA		
8) LISÄTIETOJA					
SO ₂ -HAVAINTO	kyllä <input type="checkbox"/>	ei <input type="checkbox"/>	Muuta _____		
Kohdattu tuhkaa	kyllä <input type="checkbox"/>	ei <input type="checkbox"/>	(Lyhyt kuvaus erityisesti tuhkapilven koosta vaak- ja pystysuunnassa, ja, jos mahdollista, horisontaalisesta liikkeestä, kasvuvauhdista jne.)		
Kohdat 9–16 täytetään laskeutumisen jälkeen ja faksataan numeroon: (Sääpalveluviranomaisen ja ilma-aluksen käyttäjän paikallisiin järjestelyihin perustuva sääpalveluviranomaisen antama numero.)					
9) TUHKAPILVEN TIHEYS	<input type="checkbox"/> a) hattarainen	<input type="checkbox"/> b) kohtalaisen tiheä	<input type="checkbox"/> c) hyvin tiheä		
10) TUHKAPILVEN VÄRI	<input type="checkbox"/> a) valkoinen	<input type="checkbox"/> b) vaaleanharmaa	<input type="checkbox"/> c) tummanharmaa		
	<input type="checkbox"/> d) musta	<input type="checkbox"/> e) muu _____			
11) PURKAUS	<input type="checkbox"/> a) jatkuva	<input type="checkbox"/> b) jaksottainen	<input type="checkbox"/> c) ei näkyvä		
12) TOIMINNAN PAIKKA	<input type="checkbox"/> a) huipulla	<input type="checkbox"/> b) reunoilla	<input type="checkbox"/> c) yksittäinen		
	<input type="checkbox"/> d) useita paikkoja	<input type="checkbox"/> e) ei havaintoa			
13) MUITA HAVAINTOJA PURKAUKSESTA	<input type="checkbox"/> a) salamointia	<input type="checkbox"/> b) hehkua	<input type="checkbox"/> c) isoja kiviä		
	<input type="checkbox"/> d) tuhkalaskeuma	<input type="checkbox"/> e) sienipilvi	<input type="checkbox"/> f) kaikki mainitut		
14) VAIKUTUS ILMA-ALUKSEEN	<input type="checkbox"/> a) viestiliikenne	<input type="checkbox"/> b) navigointijärjestelmät	<input type="checkbox"/> c) moottorit		
	<input type="checkbox"/> d) pitot-staattinen järjestelmä	<input type="checkbox"/> e) tuulilasi	<input type="checkbox"/> f) ikkunat		
15) MUUT VAIKUTUKSET	<input type="checkbox"/> a) turbulenssia	<input type="checkbox"/> b) Elmon tuli	<input type="checkbox"/> c) muuta kaasua/savua		
16) LISÄTIETOJA (Kaikki hyödyllisinä pidettävät tiedot.)”					

30) Muutetaan liitteen lisäys seuraavasti:

a) muutetaan ICAOn yleissopimuksen liitteeseen 2 viittaava taulukko seuraavasti:

i) korvataan otsikko seuraavasti:

”ICAO liite 2

Tämän asetuksen ja kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 2, sellaisena kuin se on muutettuna, väliset eroavuudet.”;

ii) korvataan kohtaan 'Eroavuus A2-04' liittyvät solut seuraavasti:

”Eroavuus A2-04	
ICAO liite 2 3 luku 3.3.1.2	<p>ICAO:n liitteessä 2 oleva 3.3.1.2 kohta korvataan täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.4001 kohdan b alakohdalla. Edellä mainittujen ICAO:n standardin ja unionin asetuksen väliset eroavuudet ovat seuraavat:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Valtakunnanrajojen yli suoritettaviksi suunniteltujen VFR-lentojen osalta unionin asetus (SERA.4001 kohdan b alakohdan 5 alakohta) eroaa liitteessä 2 olevan 3.3.1.2 kohdan e alakohdassa esitetystä ICAO:n standardista siten, että siihen on lisätty seuraava alleviivattu teksti: <i>”jokaista lentoa valtakunnanrajan yli, <u>elleivät asianomaiset valtiot ole toisin määränneet.</u>”</i> — Yöllä suoritettaviksi suunniteltujen VFR- ja IFR-lentojen osalta mainitun unionin asetuksen SERA.4001 kohdan b alakohdan 6 alakohtaan on lisätty seuraava vaatimus: <i>”6) jokaista yöllä suoritettavaksi suunniteltua lentoa, jos se suuntautuu pois lentopaikan läheisyydestä”</i>

b) poistetaan kohtaan ”Eroavuus A2-06” liittyvät solut,

c) lisätään seuraavat uudet taulukot, joissa viitataan ICAO:n liitteeseen 3 ja ICAO:n liitteeseen 10, ICAO:n liitteeseen 2 viittaavan taulukon alapuolelle:

”ICAO liite 3

Tämän asetuksen ja kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 3, sellaisena kuin se on muutettuna, väliset eroavuudet.

Eroavuus A3-01	
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>

ICAO liite 10

Tämän asetuksen ja kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 10, sellaisena kuin se on muutettuna, väliset eroavuudet.

Eroavuus A10-01	
ICAO liite 10 Nide II 5 luku 5.2.1.4.1	<p>ICAO:n liitteen 10 niteen II 5.2.1.4.1 luku on sisällytetty täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.14035 kohtaan muutamin eroavuuksin. Mainitun ICAO:n standardin ja unionin asetuksen väliset eroavuudet ovat seuraavat:</p> <p>SERA.14035 Lukujen lähettäminen radiopuhelinliikenteessä</p> <p>a) Lukujen lähettäminen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Kaikki ilma-aluksen kutsumerkin, ohjaussuunnan, kiitotien, tuulen suunnan ja nopeuden ilmoittamisessa käytettävät luvut on lähetettävä lausumalla jokainen numero erikseen. <ol style="list-style-type: none"> i) Lentopinnat on ilmoitettava lausumalla jokainen numero erikseen, <u>lukuun ottamatta täysisiä satalukuja.</u> ii) Korkeusmittariasetus on ilmoitettava lausumalla jokainen numero erikseen, <u>lukuun ottamatta asetusta 1 000 hPa, joka ilmoitetaan muodossa 'ONE THOUSAND / TASAN TUHAT'.</u> iii) Transponderikoodit on ilmoitettava lausumalla jokainen numero erikseen, <u>paitsi jos koodi sisältää ainoastaan täysisiä tuhatlukuja, jolloin tieto ilmoitetaan lausumalla tuhatluvun numero ja sen perään sana 'THOUSAND/TUHATTA'.</u> 2) Kaikki luvut, joita käytetään muiden kuin a alakohdan 1 alakohdassa tarkoitettujen tietojen ilmoittamisessa, on lähetettävä lausumalla jokainen numero erikseen, paitsi täysisiä satoja tai täysisiä tuhansia sisältävät luvut, jotka lähetetään lisäämällä sata- tai tuhatlukua ilmaisevan numeron perään sana 'HUNDRED/SATAA' tai 'THOUSAND/TUHATTA'. Tuhansien ja täysien satalukujen yhdistelmät on ilmoitettava lausumalla tuhatlukua ilmaisevan luvun jokainen numero erikseen ja lisäämällä perään sana 'THOUSAND/TUHATTA', jonka jälkeen sanotaan satalukua ilmaiseva numero ja sana 'HUNDRED/SATAA'. 3) Jos täytenä tuhatlukuna ja/tai täytenä satalukuna ilmoitettua lukua on tarpeen selventää, luku lähetetään lausumalla jokainen numero erikseen. 4) Kun ilmoitetaan suhteellinen suuntima kohteeseen tai vaikuttavaan liikenteeseen 12-tuntisen kellotaulun mukaan, tieto on annettava yhtenä lukuna, kuten 'TEN O'CLOCK / KELLO KYMMENEN' tai 'ELEVEN O'CLOCK / KELLO YKSI-TOISTA'. 5) Desimaalipilkun sisältävät luvut on lähetettävä 1 kohdan a alakohdassa kuvattulla tavalla niin, että desimaalipilkku ilmaistaan sanalla 'DECIMAL/DESI-MAALI' asianmukaisessa paikassa. 6) Numerotunnisteen kaikkia kuutta numeroa on käytettävä lähettävän kanavan tunnuksena VHF-radiopuhelinliikenteessä, paitsi jos sekä viides että kuudes numero on nolla, jolloin käytetään vain neljää ensimmäistä numeroa.

Eroavuus A10-02	
ICAO liite 10 Nide II 5 luku 5.2.1.7.3.2.3	ICAO:n liitteen 10 niteen II 5.2.1.7.3.2.3 luku on sisällytetty täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.14055 kohtaan yhdellä eroavuudella. Edellä mainittujen ICAO:n standardin ja unionin asetuksen välinen eroavuus on seuraava: SERA.14055 Radiopuhelinliikenteen menetelmät b) 2) Edellä tarkoitettuihin kutsuihin vastattaessa on käytettävä kutsuvan aseman kutsumerkkiä ja sen perään vastaavan aseman kutsumerkkiä, jonka katsotaan olevan kutsuvalle asemalle kehoitus jatkaa lähetystä. <u>ATS-yksikön sisäisissä radioyhteyden siirroissa ATS-yksikön kutsumerkki voidaan jättää pois, jos toimivaltainen viranomainen sen sallii.</u>

d) muutetaan ICAO:n liitteessä 11 tarkoitettu taulukko seuraavasti:

i) korvataan otsikko seuraavasti:

”ICAO liite 11

Tämän asetuksen ja kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 11, sellaisena kuin se on muutettuna, väliset eroavuudet.”;

ii) korvataan kohtaan ”Eroavuus A11-06” liittyvät solut seuraavasti:

”Eroavuus A11-06	
ICAO liite 11 3 luku	Uusi säännös. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 SERA.5010 kohdassa säädetään seuraavaa: SERA.5010 Erityis-VFR-lennot lähialueilla Erityis-VFR-lennoille voidaan antaa lennonjohtoselvityksellä lupa liikennöintiin lähialueella. Lukuun ottamatta tilanteita, joissa toimivaltainen viranomainen antaa luvan helikopterilennoille erityistapauksissa, kuten poliisilennot, lääkintälennot, etsintä- ja pelastustoiminta ja palontorjunta, on noudatettava seuraavia lisäehtoja: a) lennon saa suorittaa vain päiväsaikaan, ellei toimivaltainen viranomainen ole antanut muuhun lupaa; a) b) 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 c) Lennonjohtoyksikkö ei saa antaa ilma-alukselle erityis-VFR-selvitystä suorittaa lentoonlähtöä lähialueella lentopaikalta tai laskea sinne taikka saapua lähiliikennevyöhykkeelle tai laskukierrokseen, kun kyseisellä lentopaikalla ilmoitetut sääolosuhteet ovat alle seuraavien minimiarvojen: b) lennonjohto: 1) lennon saa suorittaa vain päiväsaikaan, ellei toimivaltainen viranomainen ole antanut muuhun lupaa; (2) 1) maanäkyvyyden on oltava vähintään 1 500 metriä tai helikopterilennoilla vähintään 800 metriä; 2) pilvikorkeus on vähemmän kuin 180 metriä (600 jalkaa).”