
¹ In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.



Bryssel ...
C

Luonnos

KOMISSION ASETUS (EU) N:o .../...

annettu [...] päivänä [...]kuuta [...],

yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista määräyksistä sekä asetusten (EY) N:o 2096/2005, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta annetun komission asetuksen (EU) N:o .../... muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Luonnos

KOMISSION ASETUS (EU) N:o .../...

annettu [...] päivänä [...]kuuta [...],

yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista määräyksistä sekä asetusten (EY) N:o 2096/2005, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta annetun komission asetuksen (EU) N:o .../... muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004, sellaisena kuin se on muutettuna 21 päivänä lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1070/2009 asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyuden parantamiseksi, (jäljempänä ”puiteasetus”) (²) sekä erityisesti sen 5 ja 8 artiklan,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o (EY) 551/2004, sellaisena kuin se on muutettuna 21 päivänä lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella N:o 1070/2009 asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyuden parantamiseksi, (jäljempänä ”ilmatila-asetus”) (³) sekä erityisesti sen 4 artiklan,

ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008, sellaisena kuin se on muutettuna 21 päivänä lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1108/2009, (jäljempänä ”EASA- perusasetus”) sekä erityisesti sen 8 ja 8b artiklan ja liitteen Vb,

² EUVL L 300, 14.11.2009, s. 34.

³ EUVL L 300, 14.11.2009, s. 34.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan komission asetus (EU) N:o .../... seuraavasti:

1. Lisätään 2 artiklaan seuraavat määritelmät:

”’ilma-aluksen havainnolla’ lennolla olevalta ilma-alukselta saatua arviota yhdestä tai useammasta säätieteellisestä seikasta;

’AIRMET-tiedolla’ säävalvonta-aseman antamaa tietoa tietyistä reitillä esiintyvistä tai odotettavissa olevasta sääilmiöstä, joka saattaa vaikuttaa matalalla lentävien ilma-alusten turvallisuuteen ja josta ei ole vielä ilmoitettu kyseisellä lentotiedotusalueella tai sen osassa matalalla lentäville ilma-aluksille annetussa ennuusteessa;

’ilma-aluksen antamalla ilmoituksella’ ilma-aluksesta lennon aikana annettua ilmoitusta, joka on laadittu paikkailmoituksia sekä lentotoiminta- ja/tai sääilmoituksia koskevien vaatimusten mukaisesti;

’lennonjohdon ohjeilla’ ohjeita, joita lennonjohto antaa vaatiessaan ilma-aluksen ohjaajaa toimimaan tietyllä tavalla;

’lähestymisalueen automaattisella tiedotuspalvelulla’ (ATIS) ajankohtaisten rutiinitietojen antamista saapuville ja lähteville ilma-aluksille automaattisesti 24 tunnin ajan tai tietyssä vuorokauden aikana:

a. ’datamuodossa lähetetyllä lähestymisalueen automaattisella tiedotuspalvelulla’ (D-ATIS) ATIS-tietojen lähettämistä datamuodossa;

b. ’puhemuodossa lähetetyllä lähestymisalueen automaattisella tiedotuspalvelulla’ (puhe-ATIS) ATIS-tietojen jatkuvaa ja toistuvaa lähettämistä puhemuodossa;

’selvitysrajalla’ paikkaa, johon asti ilma-alukselle on annettu lennonjohtoselvitys;

’ennakkoselvityksellä’ ilma-alukselle annettua selvitystä, jonka on antanut muu lennonjohtoelin kuin se, jonka johdettavana ilma-alus kyseisellä hetkellä on;

’lentotoiminnan kannalta merkittävällä pilvellä’ pilveä, jonka alaraja on alle 1 500 metrin (5 000 jalan) korkeudessa tai suurimman minimisektorikorkeuden alapuolella sen mukaan, kumpi näistä on suurempi, taikka cumulonimbus-pilveä tai tornimaista cumuluspilveä millä tahansa korkeudella;

’ennusteella’ tiedotusta sääolosuhteista, jotka ovat tietyssä ajankohtana tai ajanjaksona odotettavissa tietyllä alueella tai tietyssä ilmatilan osassa;

’radiovyöhykkeellä’ (RMZ-vyöhyke) rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa radiolaitteen mukana pitäminen ja käyttö on pakollista;

’radionavigointipalvelulla’ palvelua, joka antaa opastustietoja tai paikkatietoja ilma-alusten tehokasta ja turvallista liikennöintiä varten yhden tai useamman radionavigointilaitteen avulla;

’kiitotienäkyvyydellä’ (RVR) matkaa, jolta kiitotien keskilinjalla olevan ilma-aluksen ohjaaja näkee kiitotien pintamerkinnot, kiitotien reunavalot tai keskilinjavalot;

’SIGMET-tiedolla’ säävalvonta-aseman antamaa tietoa tietyistä reitillä esiintyvistä tai odotettavissa olevasta sääilmiöstä, joka saattaa vaikuttaa ilma-alusten toiminnan turvallisuuteen;

'reitiltä harhautuneella ilma-aluksella' ilma-alusta, joka on poikennut merkittävästi aiotusta lentosuunnastaan tai joka ilmoittaa eksyneensä;

'liikenteen väistöneuvoilla' ilmaliikennepalveluyksikön antamia neuvoja, joissa määritellään toimenpiteet, joiden avulla ohjaaja voi välttää yhteentörmäyksen;

'liikenneilmoituksella' ilmaliikennepalveluyksikön antamaa ilmoitusta, jonka tarkoituksena on varoittaa ohjaajaa muusta tiedossa olevasta tai havaitusta, ilma-aluksen sijaintipaikan tai aiotun lentoreitin lähellä mahdollisesti olevasta lentoliikenteestä ja auttaa ohjaajaa välttämään yhteentörmäys;

'lennonjohtovastuun siirtokohdalla' ilma-aluksen lentoradan kohtaa, jossa vastuu lennonjohtopalvelun antamisesta ilma-alukselle siirtyy yhdeltä lennonjohtoyksiköltä tai lennonjohdon työpisteeltä seuraavalle;

'siirtopinnalla' alinta käytettävissä olevaa lentopintaa siirtokorkeuden yläpuolella;

'transponderivyöhykkeellä' (TMZ-vyöhyke) rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa painekorkeuden ilmoittavan toisiotutkavastaimen (transponderin) mukana pitäminen ja käyttö on pakollista;

'tunnistamattomalla ilma-aluksella' ilma-alusta, jonka on havaittu tai ilmoitettu liikennöivän tietyllä alueella mutta jota ei ole tunnistettu."

2. Komission asetuksen (EU) No .../... liitteeseen lisätään tämän asetuksen liitteen mukainen B osa.

2 artikla

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
2. Sitä sovelletaan **XX** päivästä **XX**kuuta **XXXX**.

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

Tehty Brysselissä [...]

Komission puolesta

[...]

Puheenjohtaja

LIITE

Osa B – Lennonvarmistuspalvelua koskevat vaatimukset

Luku 1 – Ilmaliikennepalvelu

1.1 Yleistä

1.1.1 Ilmaliikennepalvelun tavoitteet

1.1.1.1 Ilmaliikennepalvelun tavoitteena on

- a) estää ilma-alusten väliset yhteentörmäykset;
- b) estää ilma-alusten törmäminen esteisiin lentopaikan liikennealueella;
- c) varmistaa ilmaliikennevirtojen sujuvuus ja täsmällisyys;
- d) antaa hyödyllisiä neuvoja ja tietoja lentojen turvallista ja tehokasta suorittamista varten;
- e) ilmoittaa asianomaisille organisaatioille etsintä- ja pelastustarpeessa olevista ilma-aluksista ja auttaa näitä organisaatioita tarpeen mukaan.

1.1.2 Lentotoiminnan harjoittajan ja ilmaliikennepalvelun välinen koordinointi

1.1.2.1 Tehtäviään hoitaessaan ilmaliikennepalveluyksikön on otettava asianmukaisesti huomioon lentotoiminnan harjoittajien vaatimukset, jotka johtuvat niiden velvoitteista, sellaisina kuin ne on määritelty asiaankuuluvissa lentotoimintaa koskevissa Euroopan unionin säännöissä, ja annettava lentotoiminnan harjoittajien pyynnöstä niille tai niiden nimeämille edustajille sellaisia saatavilla olevia tietoja, joiden avulla ne tai niiden nimeämät edustajat voivat hoitaa velvoitteensa.

1.1.2.2 Jos lentotoiminnan harjoittaja sitä pyytää, ilmaliikennepalveluyksikön saamat viestit (myös paikkailmoitukset), jotka liittyvät sen ilma-aluksen liikennöintiin, jonka operatiivisesta hallinnasta kyseinen lentotoiminnan harjoittaja vastaa, on mahdollisuuksien mukaan annettava välittömästi lentotoiminnan harjoittajan tai sen nimeämän edustajan saataville paikallisesti sovittujen menettelyjen mukaisesti.

1.1.3 Kellonaika ilmaliikennepalvelussa

1.1.3.1 Ennen kuin ilma-alus lähtee liikkeelle lentoonlähtöä varten, lentopaikan lennonjohtotornin on ilmoitettava ilma-aluksen ohjaajalle tarkka kellonaika, ellei käytössä ole järjestelyjä, joiden turvin ohjaaja saa tiedon muista lähteistä. Ilmaliikennepalveluyksikön on lisäksi ilmoitettava ilma-alukselle tarkka aika pyynnöstä. Aika on ilmoitettava lähimmän puolen minuutin tarkkuudella.

1.2 Ilmatilan luokitus

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

Luokka A. Vain IFR-lennot (mittarilentosääntöjen mukaiset lennot) sallitaan. Kaikille lennoille annetaan lennonjohtopalvelua ja ne porrastetaan. Kaikilla lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-asema välinen puheviestintäyhteys. Kaikille lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys.

Luokka B. IFR-lennot ja VFR-lennot (näkölentosääntöjen mukaiset lennot) sallitaan. Kaikille lennoille annetaan lennonjohtopalvelua ja ne porrastetaan. Kaikilla lennoilla vaaditaan jatkuva

ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. Kaikille lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys.

Luokka C. IFR- ja VFR-lennot sallitaan. Kaikille lennoille annetaan lennonjohtopalvelua, ja IFR-lennot porrastetaan muihin IFR-lentoihin ja VFR-lentoihin. VFR-lennot porrastetaan IFR-lentoihin, ja ne saavat liikenneilmoituksen muista VFR-lennoista sekä liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä. Kaikilla lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. VFR-lennoilla nopeusrajoitus on 250 solmua mittarinopeutta (IAS) alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa keskimääräisen merenpinnan yläpuolella (AMSL). Kaikille lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys.

Luokka D. IFR- ja VFR-lennot sallitaan ja kaikille lennoille annetaan lennonjohtopalvelua. IFR-lennot porrastetaan muihin IFR-lentoihin, ja ne saavat liikenneilmoituksen VFR-lennoista sekä liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä. VFR-lennot saavat liikenneilmoituksen kaikista muista lennoista sekä liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä. Kaikilla lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys, ja nopeusrajoitus on kaikilla lennoilla 250 solmua mittarinopeutta (IAS) alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa keskimääräisen merenpinnan yläpuolella. Kaikille lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys.

Luokka E. IFR- ja VFR-lennot sallitaan. IFR-lennoille annetaan lennonjohtopalvelua ja ne porrastetaan muihin IFR-lentoihin. Kaikki lennot saavat liikenneilmoitukset, jos se on tarkoituksenmukaista. IFR-lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. Nopeusrajoitus on kaikilla lennoilla 250 solmua mittarinopeutta (IAS) alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa keskimääräisen merenpinnan yläpuolella. Kaikille IFR-lennoille vaaditaan lennonjohtoselvitys. Luokkaa E ei käytetä lähialueilla.

Luokka F. IFR- ja VFR-lennot sallitaan. Kaikki osallistuvat IFR-lennot saavat ilmaliikenteen neuvontapalvelua, ja kaikki lennot saavat pyynnöstä lentotiedotuspalvelua. Neuvontapalveluun osallistuvilla IFR-lennoilla vaaditaan jatkuva ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys, ja kaikkien IFR-lentojen on kyettävä muodostamaan ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. Nopeusrajoitus on kaikilla lennoilla 250 solmua mittarinopeutta (IAS) alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa keskimääräisen merenpinnan yläpuolella. Lennonjohtoselvitystä ei vaadita.

Luokka G. IFR- ja VFR-lennot sallitaan, ja ne saavat pyynnöstä lentotiedotuspalvelua. Kaikkien IFR-lentojen on kyettävä muodostamaan ilma-aluksen ja maa-aseman välinen puheviestintäyhteys. Nopeusrajoitus on kaikilla lennoilla 250 solmua mittarinopeutta (IAS) alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa keskimääräisen merenpinnan yläpuolella. Lennonjohtoselvitystä ei vaadita.

1.2.2 Luokan F käyttöä pidetään väliaikaisena toimenpiteenä, kunnes se voidaan korvata muulla luokituksella.

1.3 Radioyhteyttä ja SSR-toisiotutkavastainta koskevat vaatimukset

1.3.1 Radiovyöhyke (RMZ-vyöhyke)

1.3.1.1 VFR-lentojen, jotka liikennöivät ilmatilaluokkien E, F tai G osissa, ja IFR-lentojen, jotka liikennöivät ilmatilaluokkien F tai G osissa, jotka toimivaltainen viranomainen on nimennyt radiovyöhykkeeksi (RMZ-vyöhykkeeksi), on kuunneltava jatkuvasti asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvaa ilma-alusten ja maa-aseman välistä puheviestintää ja muodostettava tarvittaessa kaksisuuntainen viestintäyhteys, ellei toimivaltainen viranomainen ole toisin määrännyt kyseisen ilmatilan osalta.

1.3.1.2 Ennen saapumista radiovyöhykkeelle ilma-aluksen ohjaajan on lähetettävä asianmukaisella yhteydenpitokanavalla avauskutsu, joka sisältää kutsun kohteena olevan aseman nimen,

kutsumerkin, ilma-alustyyppin, sijainnin, lentopinnan, lennon aikomukset ja muut toimivaltaisen viranomaisen määräämät tiedot.

1.3.2 Transponderivyöhyke (TMZ-vyöhyke)

1.3.2.1 Kaikilla lennoilla, jotka liikennöivät ilmatilassa, jonka toimivaltainen viranomainen on nimennyt transponderivyöhykkeeksi (TMZ-vyöhyke), on oltava käytössä SSR-toisiotutkavastain, joka toimii moodissa A ja C tai moodissa S, ellei toimivaltainen viranomainen ole toisin määrännyt kyseisen ilmatilan osalta.

1.3.3 Radiovyöhykkeeksi tai transponderivyöhykkeeksi nimetyt ilmatilat on vahvistettava asianmukaisesti ilmailukäsikirjoissa (Aeronautical Information Publications).

1.4 Ilma-alukselle hätätilanteessa annettavat palvelut

1.4.1 Jos ilma-aluksen tiedetään tai uskotaan joutuneen hätätilanteeseen, mukaan luettuna laitton puuttuminen lentoon, ilmaliikennepalveluyksikön on otettava sen tilanne mahdollisimman hyvin huomioon, annettava sille kaikki mahdollinen apu ja asetettava se etusijalle muihin ilma-aluksiin nähden, sikäli kuin olosuhteet sitä edellyttävät.

1.4.2 Jos ilma-aluksen tiedetään tai epäillään joutuneen laittoman lentoon puuttumisen kohteeksi, ilmaliikennepalveluyksikön on vastattava ilma-aluksen pyyntöihin nopeasti. Lennon turvallisen suorittamisen kannalta olennaisten tietojen antamista on jatkettava, ja lennon kaikkien vaiheiden ja erityisesti ilma-aluksen turvallisen laskeutumisen jouduttamiseksi on toteutettava tarvittavat toimet.

1.4.3 Jos ilma-aluksen tiedetään tai epäillään joutuneen laittoman lentoon puuttumisen kohteeksi, ilmaliikennepalveluyksikön on ilmoitettava asiasta välittömästi valtion nimeämälle asiaankuuluvalla viranomaisella paikallisesti sovittujen menettelyjen mukaisesti ja vaihdettava tarvittavia tietoja lentotoiminnan harjoittajan tai sen nimeämän edustajan kanssa.

1.5 Lennonaikaiset odottamattomat tapahtumat

1.5.1 Reitiltään harhautunut tai tunnistamaton ilma-alus

1.5.1.1 Saatuaan tiedon reitiltään harhautuneesta ilma-aluksesta ilmaliikennepalveluyksikön on heti toteutettava kaikki 1.5.1.1.1 ja 1.5.1.1.3 kohdassa määritetyt tarvittavat toimet auttaakseen ilma-alusta ja turvatakseen sen lennon.

1.5.1.1.1 Ellei ilma-aluksen sijainti ole tiedossa, ilmaliikennepalveluyksikön on

- a) yritettävä muodostaa kaksisuuntainen viestintäyhteys ilma-alukseen, ellei tällaista yhteyttä vielä ole;
- b) käytettävä kaikkia käytettävissään olevia keinoja sijainnin määrittämiseksi;
- c) ilmoitettava asiasta muille ilmaliikennepalveluyksiköille, joiden alueelle ilma-alus on saattanut tai saattaa harhautua, ottaen huomioon kaikki tekijät, jotka ovat voineet vaikuttaa ilma-aluksen suunnistukseen vallitsevissa olosuhteissa;
- d) ilmoitettava asiasta paikallisesti sovittujen menettelyjen mukaisesti asiaankuuluville sotilasyksiköille ja toimitettava niille reitiltään harhautuneen ilma-aluksen lentosuunnitelma ja muut ilma-alusta koskevat tiedot;
- e) pyydettyä c ja d alakohdassa tarkoitetuilta yksiköiltä ja muilta lennossa olevilta ilma-aluksilta tarvittavaa apua viestintäyhteyden muodostamiseksi ilma-aluksen kanssa ja sen sijainnin määrittämiseksi.

- 1.5.1.1.2 Edellä olevan d ja e alakohdan vaatimukset koskevat myös ilmaliikennepalveluyksikköjä, jotka ovat saaneet tiedon asiasta c alakohdan mukaisesti.
- 1.5.1.1.3 Kun ilma-aluksen sijainti on varmistettu, ilmaliikennepalveluyksikön on
- ilmoitettava ilma-alukselle sen sijainti ja neuvottava sitä korjaamaan tilanne. Nämä tiedot on annettava välittömästi, kun ilmaliikennepalveluyksikkö saa tiedon siitä, että lentoon on mahdollisesti puuttuttava tunnistamista varten tai muusta ilma-aluksen turvallisuuden kohdistuvasta vaarasta; ja
 - toimitettava tarvittaessa muille ilmaliikennepalveluyksiköille ja asiaankuuluville sotilasyksiköille tarvittavat tiedot reitiltään harhautuneesta ilma-aluksesta ja sille annetuista ohjeista.
- 1.5.1.2 Ilmaliikennepalveluyksikön saatua tiedon alueellaan olevasta tunnistamattomasta ilma-aluksesta sen on heti pyrittävä tunnistamaan ilma-alus, jos se on tarpeen ilmaliikennepalvelun antamiseksi tai kun asiaankuuluvat sotilasyksiköt sitä vaativat paikallisesti sovittujen menettelyjen mukaisesti. Tätä varten ilmaliikennepalveluyksikön on toteutettava seuraavista toimista ne, jotka ovat vallitsevassa tilanteessa tarkoituksenmukaisia:
- yritettävä muodostaa kaksisuuntainen viestintäyhteys ilma-aluksen kanssa;
 - pyydettyä lentotiedotusalueen muilta ilmaliikennepalveluyksiköiltä tietoja lennosta ja apua kaksisuuntaisen viestintäyhteyden muodostamiseen ilma-aluksen kanssa;
 - pyydettyä viereisiä lentotiedotusalueita palvelevilta ilmaliikennepalveluyksiköiltä tietoja lennosta ja apua kaksisuuntaisen viestintäyhteyden muodostamiseen ilma-aluksen kanssa;
 - yritettävä saada tietoa muilta alueella olevilta ilma-aluksilta.
- 1.5.1.2.1 Ilmaliikennepalveluyksikön on tarpeen mukaan ilmoitettava asiasta asiaankuuluvalla sotilasyksikölle heti, kun ilma-alus on tunnistettu.
- 1.5.1.3 Jos ilma-alus on harhautunut reitiltään tai sitä ei ole tunnistettu, on otettava huomioon laittoman lentoon puuttumisen mahdollisuus. Jos ilmaliikennepalveluyksikkö katsoo, että harhautuneen tai tunnistamattoman ilma-aluksen toimintaan on saatettu puuttua laittomasti, asiasta on ilmoitettava välittömästi valtion nimeämälle asiaankuuluvalla viranomaiselle paikallisesti sovittujen menettelyjen mukaisesti.
- 1.5.2 Siviili-ilma-aluksen lentoon puuttuminen tunnistamista varten
- 1.5.2.1 Heti kun ilmaliikennepalveluyksikkö saa tietää, että sen vastuualueella on puuttuttava ilma-aluksen lentoon tunnistamista varten, sen on toteutettava seuraavista toimista ne, jotka ovat vallitsevassa tilanteessa tarkoituksenmukaisia:
- yritettävä muodostaa kaksisuuntainen viestintäyhteys tunnistettavaan ilma-alukseen kaikilla käytettävissä olevilla keinoilla, myös käyttämällä radion hätätaajuutta 121,5 MHz, ellei tällaista viestintäyhteyttä vielä ole;
 - ilmoitettava lentoon puuttumisesta tunnistettavan ilma-aluksen ohjaajalle;
 - muodostettava yhteys toimintaa johtavaan elimeen (*intercept control unit*), joka pitää yllä kaksisuuntaista viestintäyhteyttä tunnistettavaan ilma-alukseen, ja annettava sille käytettävissään olevat tiedot ilma-aluksesta;
 - välitettävä tarvittaessa viestejä tunnistavan ilma-aluksen tai toimintaa johtavan elimen ja tunnistettavan ilma-aluksen välillä;
 - toteutettava tiiviissä yhteistyössä toimintaa johtavan elimen kanssa kaikki tarvittavat toimet varmistaakseen tunnistettavan ilma-aluksen turvallisuuden;

- f) jos reitiltään harhautunut ilma-alus näyttää tulleen viereisiltä lentotiedotusalueilta, ilmoitettava asiasta näitä lentotiedotusalueita palveleville ilmaliikennepalveluyksiköille.

1.5.2.2 Heti kun ilmaliikennepalveluyksikkö saa tietää, että sen vastualueen ulkopuolella on puututtava ilma-aluksen lentoon tunnistamista varten, sen on toteutettava seuraavista toimista ne, jotka ovat vallitsevassa tilanteessa tarkoituksenmukaisia:

- a) ilmoitettava asiasta ilmaliikennepalveluyksikölle, joka palvelee sitä ilmatilaa, jossa tunnistaminen tapahtuu, ja annettava tälle yksikölle saatavillaan olevat tiedot, jotka auttavat ilma-aluksen tunnistamisessa, ja pyydettyä yksikköä toteuttamaan 1.5.2.1 kohdan mukaiset toimet;
- b) välitettävä viestejä tunnistettavan ilma-aluksen ja asiaankuuluvan ilmaliikennepalveluyksikön, toimintaa johtavan elimen tai tunnistavan ilma-aluksen välillä.

Luku 2 – Lennonjohtopalvelu

2.1 Saatavuus

2.1.1 Lennonjohtopalvelua annetaan

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

2.2 Lennonjohtopalvelun toiminta

2.2.1 Lennonjohtopalvelun antamiseksi lennonjohtaelimen on

- a) saatava tieto kunkin ilma-aluksen aiotuista liikkeistä tai niistä poikkeamisesta sekä ajantasainen tieto kunkin ilma-aluksen tosiasiallisesta etenemisestä;
- b) määritettävä saamiensa tietojen pohjalta tiedossa olevien ilma-alusten sijainnit suhteessa toisiinsa;
- c) annettava selvityksiä ja tietoa lennonjohtovastuullaan olevien ilma-alusten yhteentörmäysten estämiseksi sekä ilmaliikennevirtojen sujuvuuden ja täsmällisyyden varmistamiseksi;
- d) koordinoitava selvitykset tarvittaessa muiden elinten kanssa
 - 1) aina kun ilma-alus voisi muutoin olla vaarassa törmätä muiden elinten lennonjohtovastuulla olevaan liikenteeseen;
 - 2) ennen kuin ilma-alusta koskeva lennonjohtovastuu siirtyy näille muille elimille.

2.2.2 Lennonjohtaelinten antamien selvitysten avulla on porrastettava

- a) kaikki lennot keskenään ilmatilaluokissa A ja B;
- b) IFR-lennot keskenään ilmatilaluokissa C, D ja E;
- c) IFR-lennot VFR-lentoihin ilmatilaluokassa C;
- d) IFR-lennot erityis-VFR-lentoihin;
- e) erityis-VFR-lennot keskenään, ellei toimivaltainen viranomainen ole toisin määrännyt;

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

2.2.3 Lukuun ottamatta tapauksia, joissa porrastusminimejä voidaan pienentää lentopaikkojen läheisyydessä, lennonjohtoelimen on saatava aikaan porrastus vähintään toisella seuraavista tavoista:

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

2.3 Porrastusminimit

2.3.1 Tietyssä ilmatilan osassa sovellettavat porrastusminimit valitsee ilmaliikennepalvelun tarjoamisesta vastaava lennonvarmistuspalvelun tarjoaja (ANSP), ja ne hyväksyy toimivaltainen viranomainen.

2.3.2 Lennonvarmistuspalvelun tarjoajat, jotka vastaavat ilmaliikennepalvelun tarjoamisesta vierekkäisissä ilmatiloissa, valitsevat yhdessä porrastusminimit kahden vierekkäisen ilmatilan väliselle liikenteelle sekä reiteille, joiden etäisyys vierekkäisten ilmatilojen yhteiseen rajaan on vallitsevissa olosuhteissa sovellettavaa porrastusminimiä pienempi.

2.3.3 Tarkat tiedot valituista porrastusminimeistä ja niiden soveltamisalueista ilmoitetaan

- a) asiaankuuluville ilmaliikennepalveluyksiköille; ja
- b) lentäjille ja lentotoiminnan harjoittajille julkaisemalla ne ilmailutiedotusjulkaisuissa, kun porrastus perustuu siihen, että ilma-aluksessa käytetään tiettyjä suunnistuslaitteita tai tiettyjä suunnistusmenetelmiä.

2.4 Lennonjohtoselvitykset

2.4.1 Lennonjohtoselvitysten on perustuttava yksinomaan lennonjohtopalvelun antamista koskeviin vaatimuksiin.

2.4.2 Selvitysten sisältö

2.4.2.1 Lennonjohtoselvityksestä on käytävä ilmi

- a) ilma-aluksen tunnus, sellaisena kuin se on merkitty lentosuunnitelmaan;
- b) selvitysraja;
- c) lentoreitti;
- d) koko reitin tai sen osan lentopinta/lentopinnat ja tarvittaessa lentopintojen muutokset;

- e) kaikki tarvittavat ohjeet tai tiedot muista seikoista, kuten lähestymis- tai lähtömenetelmistä, yhteydenpidosta tai selvityksen voimassaolon päättymisajasta.

2.4.3 Selvitykset transsoonisille lennoille

2.4.3.1 Ylisoonisen lennon transsooniseen kiihdytysvaiheeseen liittyvän lennonjohtoselvityksen on jatkuttava vähintään kyseisen vaiheen loppuun asti.

2.4.3.2 Lennonjohtoselvityksellä, joka liittyy ilma-aluksen hidastamiseen ja laskeutumiseen ylisoonisesta matkalennosta alisooniseen lentoon, on pyrittävä mahdollistamaan keskeytymätön laskeutuminen transsoonisen vaiheen aikana.

2.4.4 Selvitysten ja turvallisuuteen liittyvien tietojen takaisinluku

2.4.4.1 Ohjaamomiehistö on luettava lennonjohtajalle takaisin lennonjohtoselvitysten ja puhemuodossa annettujen ohjeiden turvallisuuteen liittyvät osat. Seuraavat on aina luettava takaisin:

- a) lennonjohdon reittiselvitykset;
- b) selvitykset ja ohjeet, jotka koskevat saapumista kiitotielle, laskeutumista kiitotielle, lentoonlähtöä kiitotieltä, odottamista selvästi erossa kiitotiestä, kiitotien ylittämistä, rullausta kiitotiellä ja rullausta takaisin päin kiitotiellä;
- c) käytössä oleva kiitotie, korkeusmittarin asetukset, SSR-koodit, uudet yhteydenpitokanavat, lentopintaa koskevat ohjeet, suunta- ja nopeusohjeet; ja
- d) siirtopinnat riippumatta siitä, ilmoittaako ne lennonjohtaja vai sisältyvätkö ne ATIS-lähetykseen.

2.4.4.1.1 Muut selvitykset tai ohjeet, myös ehdolliset selvitykset ja rullausohjeet, on luettava takaisin tai kuitattava tavalla, joka osoittaa selvästi, että ne on ymmärretty ja niitä noudatetaan.

2.4.4.1.2 Lennonjohtajan on kuunneltava takaisinluku varmistaakseen, että ohjaamomiehistö on kuitannut selvityksen tai ohjeen oikein, ja toteutettava välittömästi toimenpiteet takaisinluvussa ilmenneiden virheiden oikaisemiseksi.

2.4.4.2 Lennonjohtajan ja ohjaajan tiedonsiirtoyhteydellä välitettyjä viestejä (CPDLC-viestejä) ei tarvitse toistaa ääneen, ellei lennonvarmistuspalvelun tarjoaja muuta edellytä.

2.4.5 Selvitysten koordinointi

2.4.5.1 Lennonjohtoelinten on koordinoitava lennonjohtoselvitys niin, että se kattaa ilma-aluksen koko reitin tai sen tietyn osan 2.4.5.1.1–2.4.5.4 kohdan mukaisesti.

2.4.5.1.1 Ilma-alukselle on annettava selvitys koko reitille sille lentopaikalle asti, jolle sen on ensimmäiseksi määrä laskeutua,

- a) kun selvitys on voitu koordinoida ennen lähtöä kaikkien niiden lennonjohtoelinten kesken, joiden vastuulla ilma-alus matkallaan on; tai
- b) kun on riittävän varmaa, että lennonjohtoelimet, joiden vastuulle ilma-alus myöhemmin tulee, huolehtivat koordinoinnista etukäteen.

2.4.5.2 Kun 2.4.5.1.1 kohdassa tarkoitettua koordinointia ei ole tehty tai sitä ei ennakoita tehtävän, ilma-alukselle on annettava selvitys vain siihen asti, mihin koordinointi voidaan kohtuudella varmistaa; ennen saapumistaan tähän kohtaan tai tässä kohdassa ilma-aluksen on saatava jatkoselvitys ja tarvittaessa odotusohjeet.

2.4.5.2.1 Ilmaliikennepalveluyksikön määräyksestä ilma-aluksen on otettava yhteyttä seuraavaan lennonjohtoelimeen saadakseen ennakkoselvityksen ennen lennonjohtovastuun siirtokohtaa.

2.4.5.2.1.1 Ilma-aluksen on pidettävä yllä tarvittavaa kaksisuuntaista viestintäyhteyttä kulloisenkin lennonjohtoelimen kanssa saadessaan ennakkoselvityksen.

2.4.5.2.1.2 Ilma-aluksen ohjaajan on voitava selvästi tunnistaa annettu selvitys ennakkoselvitykseksi.

2.4.5.2.1.3 Ellei ennakkoselvityksiä koordinoida, ne eivät vaikuta ilma-aluksen alkuperäiseen lentoprofiiliin missään muussa ilmatilassa kuin ennakkoselvityksen antavan lennonjohtoelimen vastuulla olevassa ilmatilassa.

2.4.5.3 Kun ilma-aluksen on tarkoitus lähteä lennonjohtoalueella olevalta lentopaikalta ja saapua toiselle lennonjohtoalueelle kolmenkymmenen minuutin tai muun asianomaisten aluelennonjohtokeskusten sopiman ajanjakson kuluessa, koordinointi seuraavan aluelennonjohtokeskuksen kanssa on tehtävä ennen lähtöselvityksen antamista.

2.4.5.4 Kun ilma-aluksen on tarkoitus lähteä lennonjohtoalueelta lennolle valvotun ilmatilan ulkopuolelle ja palata sen jälkeen samalle tai muulle lennonjohtoalueelle, voidaan antaa selvitys lähtöpaikalta sille lentopaikalle, jolle sen on ensimmäiseksi määrä laskeutua. Tällainen selvitys ja sen muutokset koskevat vain valvotussa ilmatilassa suoritettavia lennon osia.

2.5 Henkilöiden ja ajoneuvojen valvonta lentopaikoilla

2.5.1 Lähilennonjohdon on valvottava tarpeen mukaan henkilöiden ja ajoneuvojen, myös hinattavien ilma-alusten, liikkumista lentopaikan liikennealueella niihin taikka laskeutuviin, rullaaviin tai lentoon lähteviin ilma-aluksiin kohdistuvien vaarojen välttämiseksi.

2.5.2 Kun huonon näkyvyyden toimintamenetelmät ovat käytössä,

- a) lentopaikan liikennealueella toimivien henkilöiden ja ajoneuvojen määrä on rajoitettava välttämättömään minimiin, ja erityistä huomiota on kiinnitettävä vaatimuksiin, jotka koskevat mittarilaskeutumisjärjestelmän (ILS) tai mikroaaltolaskeutumisjärjestelmän (MLS) herkkyysalueen suojaamista, kun lentopaikalla suoritetaan kategorian II tai kategorian III tarkkuuslähestymisiä;
- b) jollei 2.5.3 kohdasta muuta johdu, ajoneuvojen ja rullaavan ilma-aluksen välisenä minimietäisyytenä on käytettävä lennonvarmistuspalvelun tarjoajan määrittämää ja toimivaltaisen viranomaisen hyväksymää etäisyyttä ottaen huomioon käytettävissä olevat apulaitteet;
- c) jos samalla kiitotiellä suoritetaan jatkuvasti kategorian II tai kategorian III tarkkuuslähestymisiä sekä ILS- että MLS-järjestelmän avulla, on suojattava rajoittavampia ILS:n ja MLS:n kriittisiä ja herkkyysalueita.

2.5.3 Hädässä olevan ilma-aluksen avuksi ajaville pelastusajoneuvoille on annettava etusija suhteessa kaikkeen muuhun kenttäalueen liikenteeseen.

2.5.4 Ellei 2.5.3 kohdasta muuta johdu, liikennealueen ajoneuvoilta on edellytettävä seuraavien sääntöjen noudattamista:

- a) ajoneuvojen ja ilma-aluksia hinaavien ajoneuvojen on väistettävä laskeutuvia, lentoon lähteviä ja rullaavia ilma-aluksia;
- b) ajoneuvojen on väistettävä muita ajoneuvoja, jotka hinaavat ilma-aluksia;
- c) ajoneuvojen on väistettävä muita ajoneuvoja ilmaliikennepalveluyksikön ohjeiden mukaisesti;
- d) a–c alakohdan määräyksistä riippumatta ajoneuvojen ja ilma-aluksia hinaavien ajoneuvojen on noudatettava lähilennonjohdon antamia ohjeita.

2.6 Erityis-VFR-lennot lähialueilla

2.6.1 Erityis-VFR-lennoille voidaan antaa lennonjohtoselvityksellä lupa liikennöintiin lähialueella. Lukuun ottamatta tilanteita, joissa toimivaltainen viranomainen myöntää luvan helikopterilennoille erityistapauksissa, kuten lääkintälennot, etsintä- ja pelastustoiminta ja palontorjunta, sovelletaan seuraavia lisäehtoja

- a) ilma-aluksen ohjaajaan:
 - i) ilma-alus on pidettävä selvästi erossa pilvistä, ja näköyhteys maan tai veden pintaan on säilytettävä;
 - ii) lentonäkyvyyden on oltava vähintään 1 500 metriä tai helikopterilennoilla vähintään 800 metriä;
 - iii) mittarinopeus saa olla enintään 140 solmua, jotta ohjaajalla on riittävä mahdollisuus tarkkailla muuta liikennettä ja esteitä ajoissa yhteentörmäyksen välttämiseksi; ja
- b) lennonjohtoon:
 - i) lennon saa suorittaa vain päiväsaikaan, ellei toimivaltainen viranomainen ole antanut muuhun lupaa;
 - ii) maanäkyvyyden on oltava vähintään 1 500 metriä tai helikopterilennoilla vähintään 800 metriä;
 - iii) pilvikorkeuden on oltava vähintään 180 metriä (600 jalkaa).

Luku 3 – Lentotiedotuspalvelu

3.1 Saatavuus

3.1.1 Ilmaliikennepalveluyksiköt antavat lentotiedotuspalvelua kaikille ilma-aluksille, joiden toimintaan tiedot todennäköisesti vaikuttavat ja

- a) joille annetaan lennonjohtopalvelua; tai
- b) jotka ovat muutoin asiaankuuluvien ilmaliikennepalveluyksikköjen tiedossa.

3.1.2 Lentotiedotuspalvelun vastaanottaminen ei vapauta ilma-aluksen päällikköä hänen vastuustaan, ja ilma-aluksen päällikkö tekee lopullisen päätöksen kaikista ehdotetuista lentosuunnitelman muutoksista.

3.1.3 Jos ilmaliikennepalveluyksikkö antaa sekä lentotiedotuspalvelua että lennonjohtopalvelua, lennonjohtopalvelu asetetaan lentotiedotuspalvelun edelle aina, kun lennonjohtopalvelun antaminen sitä edellyttää.

3.2 Lentotiedotuspalvelun laajuus

3.2.1 Lentotiedotuspalveluun kuuluu seuraavien tietojen antaminen tarpeen mukaan:

- a) SIGMET- ja AIRMET-tiedot;
- b) tiedot tulivuorenpurkausta edeltävästä vulkaanisesta toiminnasta, tulivuorenpurkauksista ja vulkaanisista tuhkapilvistä;
- c) tiedot radioaktiivisten aineiden tai myrkyllisten kemikaalien vapautumisesta ilmakehään;
- d) tiedot radionavigointipalvelujen saatavuuden muutoksista;
- e) tiedot lentopaikkojen ja niiden laitteiston kunnan muutoksista, mukaan luettuna tiedot lentopaikan kenttäalueen olosuhteista, kun niihin vaikuttaa lumi, jää tai merkittävä vesimäärä;

- f) tiedot miehittämättömistä vapaasti lentävistä ilmapalloista;
ja kaikki muut turvallisuuteen todennäköisesti vaikuttavat tiedot.

3.2.2 Lennoille annettava lentotiedotuspalvelu käsittää 3.2.1 kohdassa esitetyn lisäksi tietojen antamisen seuraavista asioista:

- a) lähtö-, määrä- ja varalentopaikkojen säätiedot tai -ennusteet;
- b) yhteentörmäysvaara ilmatilaluokissa C, D, E, F ja G liikennöivien ilma-alusten kanssa;
- c) vesialueita ylittävillä lennoilla mahdollisuuksien mukaan ja ilma-aluksen ohjaajan pyynnöstä kaikki saatavilla olevat tiedot alueella olevista pinta-aluksista, kuten niiden radiokutsumerkki, sijainti, kulkusuunta, nopeus jne.

3.2.3 VFR-lennoille annettava lentotiedotuspalvelu käsittää 3.2.1 kohdassa esitetyn lisäksi saatavilla olevien tietojen antamisen lentoreitin liikenne- ja sääolosuhteista, joiden vuoksi näkölentösääntöjen mukaisesti lentäminen ei todennäköisesti ole mahdollista.

3.3 Lähestymisalueen automaattinen tiedotuspalvelu (ATIS)

3.3.1 ATIS-tiedotteiden käyttö kohdennetuissa pyyntö-/vastauslähetyksissä

3.3.1.1 Ilmaliikennepalveluyksikön on ohjaajan pyynnöstä välitettävä tarvittava(t) ATIS-tiedotte(t).

3.3.1.2 Aina kun ilma-alukselle annetaan puhe-ATIS- ja/tai D-ATIS-palvelua,

- a) ilma-aluksen on kuitattava tietojen vastaanottaminen ottaessaan radioyhteyden tapauksen mukaan joko lähestymislennonjohtopalvelua antavaan ilmaliikennepalveluyksikköön, lähilennonjohtoon tai lentopaikan lentotiedotuspalveluun (AFIS); ja
- b) asiaankuuluvan ilmaliikennepalveluyksikön on ilmoitettava käytettävä korkeusmittarin asetus vastatessaan ATIS-tiedotteen vastaanoton kuittaavalle ilma-alukselle tai, jos kyseessä on saapuva ilma-alus, muuna toimivaltaisen viranomaisen mahdollisesti määräämänä ajankohtana.

3.3.1.3 Voimassa olevaan ATIS-tiedotteeseen sisältyviä tietoja, joiden vastaanottamisen kyseinen ilma-alus on kuitannut, ei tarvitse sisällyttää ilma-alukselle suunnattuun lähetykseen, lukuun ottamatta korkeusmittarin asetusta, joka on ilmoitettava 3.3.1.2 kohdan mukaisesti.

3.3.1.4 Jos ilma-alus kuittaa vastaanottaneensa ATIS-tiedotteen, joka ei ole enää ajantasainen, päivitetty tieto on välitettävä ilma-alukselle viipymättä.

3.3.2 ATIS-palvelu saapuville ja lähteville ilma-aluksille

3.3.2.1 Sekä tulo- että lähtötietoja sisältävien ATIS-tiedotteiden on sisällettävä seuraavat tiedot luettelon mukaisessa järjestyksessä:

- a) lentopaikan nimi;
- b) merkintä, joka osoittaa, onko tiedote tarkoitettu saapuville vai lähteville lennoille;
- c) sopimustyyppi, jos kyseessä on datamuotoinen palvelu (D-ATIS);
- d) ATIS-tiedotteen tunnus;
- e) tarvittaessa säähavainnon ajankohta;
- f) odotettavissa oleva lähestymismenetelmä;
- g) käytössä oleva(t) kiitotie(t); pysäytysjärjestelmän tila, jos siitä voi aiheutua vaaraa;
- h) merkittävät tiedot kiitotien pinnan kunnosta ja tarvittaessa jarrutusteho;

- i) odotusaika tarvittaessa;
- j) siirtopinta tarvittaessa;
- k) muut lentotoiminnan kannalta olennaiset tiedot;
- l) tuulen suunta ja nopeus maan pinnalla, mukaan lukien niiden merkittävät vaihtelut, ja jos käytössä on tuuliantureita, jotka mittaavat pintatuulta käytössä olevan kiitotien eri osissa, lentotoiminnan harjoittajan pyynnöstä tieto siitä, mitä kiitotietä ja kiitotien osaa tieto koskee;
- m) näkyvyys ja tarvittaessa kiitotienäkyvyys (RVR); ⁽⁴⁾
- n) vallitseva sää; (*)
- o) pilvet, jotka ovat alle 1 500 metrin (5 000 jalan) korkeudessa tai suurimman minimisektorikorkeuden alapuolella sen mukaan, kumpi näistä on suurempi; cumulonimbus-pilvet; jos taivas on pilvien peitossa, pystysuuntainen näkyvyys, jos tieto on saatavilla; (*)
- p) ilman lämpötila;
- q) kastepistelämpötila;
- r) korkeusmittarin asetus/asetukset;
- s) saatavilla olevat tiedot merkittävistä sääilmiöistä lähestymiseen ja nousuun käytettävillä alueilla, mukaan lukien tuulileikkaus (windshear), ja tiedot viimeaikaisista lentotoiminnan kannalta merkittävistä sääolosuhteista;
- t) ennuste säätilan kehittymisestä, jos sellainen on saatavilla; ja
- u) erityiset ATIS-ohjeet.

3.3.3 ATIS-palvelu saapuville ilma-aluksille

3.3.3.1 Vain tulotietoja sisältävien ATIS-tiedotteiden on sisällettävä seuraavat tiedot luettelon mukaisessa järjestyksessä:

- a) lentopaikan nimi;
- b) merkintä, joka osoittaa, että tiedote on tarkoitettu saapuville lennoille; c) sopimustyyppi, jos kyseessä on datamuotoinen palvelu (D-ATIS);
- d) ATIS-tiedotteen tunnus;
- e) tarvittaessa säähavainnon ajankohta;
- f) odotettavissa oleva lähestymismenetelmä;
- g) pääasiallinen laskukiitotie (pääasialliset laskukiitotiet); pysäytysjärjestelmän tila, jos siitä voi aiheutua vaaraa;
- h) merkittävät tiedot kiitotien pinnan kunnosta ja tarvittaessa jarrutusteho;
- i) odotusaika tarvittaessa,
- j) siirtopinta tarvittaessa;
- k) muut lentotoiminnan kannalta olennaiset tiedot;

⁴ *) Nämä tiedot korvataan termillä ”CAVOK”, kun seuraavat ehdot täyttyvät samanaikaisesti havainnointihetkellä: a) näkyvyys on vähintään 10 kilometriä, eikä huonointa näkyvyyttä ilmoiteta; b) lentotoiminnan kannalta merkittäviä pilviä ei ole; c) säähän ei liity ilmailun kannalta merkittäviä olosuhteita.

- l) tuulen suunta ja nopeus maan pinnalla, mukaan lukien niiden merkittävät vaihtelut, ja jos käytössä on tuuliantureita, jotka mittaavat pintatuulta käytössä olevan kiitotien eri osissa, lentotoiminnan harjoittajan pyynnöstä tieto siitä, mitä kiitotietä ja kiitotien osaa tieto koskee;
- m) näkyvyys ja tarvittaessa kiitotienäkyvyys (RVR); (*)
- n) vallitseva sää; (⁵)
- o) pilvet, jotka ovat alle 1 500 metrin (5 000 jalan) korkeudessa tai suurimman minimisektorikorkeuden alapuolella sen mukaan, kumpi näistä on suurempi; cumulonimbus-pilvet; jos taivas on pilvien peitossa, pystysuuntainen näkyvyys, jos tieto on saatavilla; (*)
- p) ilman lämpötila;
- q) kastepistelämpötila;
- r) korkeusmittarin asetus/asetukset;
- s) saatavilla olevat tiedot merkittävistä sääilmiöistä lähestymiseen käytettävillä alueilla, mukaan lukien tuulileikkaus (windshear), ja tiedot viimeaikaisista lentotoiminnan kannalta merkittävistä sääolosuhteista;
- t) ennuste säätilan kehittymisestä, jos sellainen on saatavilla; ja
- u) erityiset ATIS-ohjeet.

3.3.4 ATIS-palvelu lähteille ilma-aluksille

3.3.4.1 Vain lähtötietoja sisältävien ATIS-tiedotteiden on sisällettävä seuraavat tiedot luettelon mukaisessa järjestyksessä:

- a) lentopaikan nimi;
- b) merkintä, joka osoittaa, että tiedote on tarkoitettu lähteille lennoille;
- c) sopimustyyppi, jos kyseessä on datamuotoinen palvelu (D-ATIS);
- d) ATIS-tiedotteen tunnus;
- e) tarvittaessa säähavainnon ajankohta;
- f) lentoonlähtöön käytettävä kiitotie (käytettävät kiitotiet); pysäytysjärjestelmän tila, jos siitä voi aiheutua vaaraa;
- g) merkittävät tiedot lentoonlähtöön käytettävän kiitotien (käytettävien kiitoteiden) pinnan kunnosta ja tarvittaessa jarrutusteho;
- h) lähdön viivästymisaika tarvittaessa;
- i) siirtopinta tarvittaessa;
- j) muut lentotoiminnan kannalta olennaiset tiedot;
- k) tuulen suunta ja nopeus maan pinnalla, mukaan lukien niiden merkittävät vaihtelut, ja jos käytössä on tuuliantureita, jotka mittaavat pintatuulta käytössä olevan kiitotien eri osissa, lentotoiminnan harjoittajan pyynnöstä tieto siitä, mitä kiitotietä ja kiitotien osaa tieto koskee;

⁵ *) Nämä tiedot korvataan termillä ”CAVOK”, kun seuraavat ehdot täyttyvät samanaikaisesti havainnointihetkellä: a) näkyvyys on vähintään 10 kilometriä, eikä huonointa näkyvyyttä ilmoiteta; b) lentotoiminnan kannalta merkittäviä pilviä ei ole; c) säähän ei liity ilmailun kannalta merkittäviä olosuhteita.

- l) näkyvyys ja tarvittaessa kiitotienäkyvyys (RVR); (*)
- m) vallitseva sää; (⁶)
- n) pilvet, jotka ovat alle 1 500 metrin (5 000 jalan) korkeudessa tai suurimman minimisektorikorkeuden alapuolella sen mukaan, kumpi näistä on suurempi; cumulonimbus-pilvet; jos taivas on pilvien peitossa, pystysuuntainen näkyvyys, jos tieto on saatavilla; (^{*})
- o) ilman lämpötila;
- p) kastepistelämpötila;
- q) korkeusmittarin asetus/asetukset;
- r) saatavilla olevat tiedot merkittävistä sääilmiöistä nousuun käytettävillä alueilla, mukaan lukien tuulileikkaus (windshear);
- s) ennuste säätilan kehittymisestä, jos sellainen on saatavilla; ja
- t) erityiset ATIS-ohjeet.

Luku 4 – Hälytyspalvelu

4.1 Saatavuus

4.1.1 Ilmaliikennepalveluyksiköt antavat hälytyspalvelua

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

4.2 Häätätilanteessa olevan ilma-aluksen läheisyydessä liikennöiville ilma-aluksille annettavat tiedot

- 4.2.1 Kun ilmaliikennepalveluyksikkö on todennut ilma-aluksen olevan hätätilanteessa, muille ilma-aluksille, joiden tiedetään olevan kyseisen ilma-aluksen läheisyydessä, on ilmoitettava hätätilanteen luonteesta mahdollisimman pian, ellei 4.2.2 kohdasta muuta johdu.
- 4.2.2 Kun ilmaliikennepalveluyksikkö tietää tai uskoo, että ilma-aluksen lentoon on puututtu laittomasti, ilma-aluksen ja maa-aseman välisessä viestinnässä ei pidä viitata hätätilanteen luonteeseen, ellei siihen ole ensin viitattu kyseisestä ilma-aluksesta tulevassa viestissä ja ellei ole varmaa, ettei kyseinen viittaus pahenna tilannetta.

Luku 5 – Sääpalvelut – Ilma-alusten havainnot ja puheviestintäyhteyttä käyttäen annetut ilmoitukset

5.1 Ilma-alusten havaintojen tyypit

⁶ *) Nämä tiedot korvataan termillä ”CAVOK”, kun seuraavat ehdot täyttyvät samanaikaisesti havainnointihetkellä: a) näkyvyys on vähintään 10 kilometriä, eikä huonointa näkyvyyttä ilmoiteta; b) lentotoiminnan kannalta merkittäviä pilviä ei ole; c) säähän ei liity ilmailun kannalta merkittäviä olosuhteita.

5.1.1 Seuraavia ilma-alusten havaintoja on tehtävä kaikissa lennon vaiheissa:

- a) ilma-alusten erityishavainnot; ja
- b) muut tavanomaisesta poikkeavat ilma-alusten havainnot.

5.2 Ilma-alusten erityishavainnot

5.2.1 Erityishavaintoja on tehtävä ja niistä on ilmoitettava aina, kun kohdataan tai havaitaan seuraavia olosuhteita:

- a) kohtalainen tai voimakas turbulenssi; tai
- b) kohtalainen tai voimakas jäätäminen; tai
- c) voimakas vuoristoaalto; tai
- d) rakeeton ukkosmyrsky, joka on pilvikerrosten sisällä tai muutoin vaikeasti havaittavissa, joka ulottuu laajalle alueelle tai johon liittyy puuskarintamia; tai
- e) raesade ja ukkosmyrsky, joka on pilvikerrosten sisällä tai muutoin vaikeasti havaittavissa, joka ulottuu laajalle alueelle tai johon liittyy puuskarintamia; tai
- f) voimakas pölymyrsky tai voimakas hiekkamyrsky; tai
- g) vulkaaninen tuhkapilvi; tai
- h) tulivuorenpurkausta edeltävä vulkaaninen toiminta tai tulivuorenpurkaus.

5.2.2 Toimivaltaiset viranomaiset antavat tarvittaessa määräyksiä muista olosuhteista, joista kaikkien ilma-alusten miehistöjen on ilmoitettava kohdatessaan tai havaitessaan niitä.

5.3 Muut tavanomaisesta poikkeavat ilma-alusten havainnot

5.3.1 Kun lennon aikana kohdataan muita sääolosuhteita, joita ei luetella 5.2.1 kohdassa (esimerkiksi tuulileikkaus) ja jotka voivat ilma-aluksen päällikön mielestä vaikuttaa muiden ilma-alusten turvallisuuteen tai tehokkaaseen toimintaan, ilma-aluksen päällikön on ilmoitettava niistä mahdollisimman pian asiaankuuluvalla ilmaliikennepalveluyksikölle.

5.4 Ilma-aluksen havainnoista ilmoittaminen puheviestintäyhteyttä käyttäen

5.4.1 Ilma-aluksen havainnoista on ilmoitettava lennon aikana havainnontekohetkellä tai mahdollisimman pian sen jälkeen.

5.4.2 Ilma-aluksen havainnoista on ilmoitettava ilma-aluksen antamalla ilmoituksella ja lisäksi 5 määrättyjen yksityiskohtaisten vaatimusten mukaisesti.

5.5 Ilma-alusten antamiin ilmoituksiin sisältyvien tietojen välittäminen

5.5.1 Ilmaliikennepalveluyksikköjen on välitettävä ilma-alusten antamat erityiset ja tavanomaisesta poikkeavat ilmoitukset mahdollisimman pian

- a) muille ilma-aluksille, joita asia koskee;
- b) asiaankuuluvalla säävalvonta-asemalle (MWO); ja
- c) muille ilmaliikennepalveluyksiköille, joita asia koskee.

5.5.2 Ilma-aluksille suunnatut lähetykset on toistettava sellaisin väliajoin ja niin pitkän ajan kuin kyseinen ilmaliikennepalveluyksikkö on määrännyt.

LISÄYS 4 –ATS-ILMATILALUOKAT – ANNETTAVAT PALVELUT JA LENTOJA KOSKEVAT VAATIMUKSET

(Ks. osan B luvun 1 kohta 1.2.1)

<i>Luokka</i>	<i>Lennon tyyppi</i>	<i>Porrastettavat lennot</i>	<i>Annettava palvelu</i>	<i>Nopeusrajoitus (*)</i>	<i>Radioyhteys vaatimus</i>	<i>Jatkuva kaksisuuntainen radioyhteys vaaditaan</i>	<i>Lennonjohtoselvitys vaaditaan</i>
A	Vain IFR	Kaikki alukset ilma-	Lennonjohtopalvelu	Ei sovelleta	Kyllä	Kyllä	Kyllä
B	IFR	Kaikki alukset ilma-	Lennonjohtopalvelu	Ei sovelleta	Kyllä	Kyllä	Kyllä
	VFR	Kaikki alukset ilma-	Lennonjohtopalvelu	Ei sovelleta	Kyllä	Kyllä	Kyllä
C	IFR	IFR-lennot porrastetaan IFR-lennoista IFR-lennot porrastetaan VFR-lennoista	Lennonjohtopalvelu	Ei sovelleta	Kyllä	Kyllä	Kyllä
	VFR	VFR-lennot porrastetaan IFR-lennoista	1) Lennonjohtopalvelu VFR-lentojen porrastamiseksi IFR-lennoista 2) VFR/VFR-liikenneilmoitukset (ja liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä)	Mittarinopeus 250 solmua alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa keskimääräisen merenpinnan yläpuolella (AMSL)	Kyllä	Kyllä	Kyllä

<i>Luokka</i>	<i>Lennon tyyppi</i>	<i>Porrastettavat lennot</i>	<i>Annettava palvelu</i>	<i>Nopeusrajoitus (*)</i>	<i>Radioyhteys vaatimus</i>	<i>Jatkuva kaksisuuntainen radioyhteys vaaditaan</i>	<i>Lennonjohtoselvitys vaaditaan</i>
D	IFR	IFR-lennot porrastetaan IFR-lennoista	Lennonjohtopalvelu, liikenneilmoitukset VFR-lennoista (ja liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä)	Mittarinopeus 250 solmua alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa AMSL	Kyllä	Kyllä	Kyllä
	VFR	–	IFR/VFR- ja VFR/VFR-liikenneilmoitukset (ja liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä)	Mittarinopeus 250 solmua alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa AMSL	Kyllä	Kyllä	Kyllä
E	IFR	IFR-lennot porrastetaan IFR-lennoista	Lennonjohtopalvelu ja mahdollisuuksien mukaan liikenneilmoitukset VFR-lennoista	Mittarinopeus 250 solmua alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa AMSL	Kyllä	Kyllä	Kyllä
	VFR	–	Liikenneilmoitukset mahdollisuuksien mukaan	Mittarinopeus 250 solmua alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei

<i>Luokka</i>	<i>Lennon tyyppi</i>	<i>Porrastettavat lennot</i>	<i>Annettava palvelu</i>	<i>Nopeusrajoitus (*)</i>	<i>Radioyhteys vaatimus</i>	<i>Jatkuva kaksisuuntainen radioyhteys vaaditaan</i>	<i>Lennonjohtoselvitys vaaditaan</i>
F	IFR	IFR-lennot porrastetaan IFR-lennoista mahdollisuuksien mukaan	Ilmaliikenteen neuvontapalvelu; lentotiedotuspalvelu pyynnöstä	Mittarinopeus 250 solmua alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa AMSL	Kyllä (***)	Ei (***)	Ei
	VFR	–	Lentotiedotuspalvelu pyynnöstä	Mittarinopeus 250 solmua alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei
G	IFR	–	Lentotiedotuspalvelu pyynnöstä	Mittarinopeus 250 solmua alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa AMSL	Kyllä (**)	Ei (**)	Ei
	VFR	–	Lentotiedotuspalvelu pyynnöstä	Mittarinopeus 250 solmua alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei

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

<i>Luokka</i>	<i>Lennon tyyppi</i>	<i>Porrastettavat lennot</i>	<i>Annettava palvelu</i>	<i>Nopeusrajoitus (*)</i>	<i>Radioyhteys vaatimus</i>	<i>Jatkuva kaksisuuntainen radioyhteys vaaditaan</i>	<i>Lennonjohtoselvitys vaaditaan</i>
<p>(**) Ilma-alusten ohjaajien on kuunneltava jatkuvasti asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvaa ilma-alusten ja maa-aseman välistä puheviestintää ja muodostettava tarvittaessa kaksisuuntainen viestintäyhteys RMZ-vyöhykkeellä.</p>							
<p>(***) Ilmaliikenteen neuvontapalvelua saavilta lennoilta edellytetään ilma-aluksen ja maa-aseman välistä puheviestintäyhteyttä. Ilma-alusten ohjaajien on kuunneltava jatkuvasti asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvaa ilma-alusten ja maa-aseman välistä puheviestintää ja muodostettava tarvittaessa kaksisuuntainen viestintäyhteys RMZ-vyöhykkeellä.</p>							

LISÄYS 5

LENNONVARMISTUSPALVELUJA KOSKEVAT VAATIMUKSET

ILMA-ALUSTEN HAVAINTOJA JA PUHEVIESTINTÄYHTEYTTÄ KÄYTTÄEN ANNETTAVIA ILMOITUKSIA KOSKEVAT YKSITYISKOHTAISET VAATIMUKSET

1. ILMA-ALUKSEN ANTAMIEN ILMOITUSTEN SISÄLTÖ

1.1 ILMA-ALUKSEN ANTAMAT ERITYISILMOITUKSET

1.1.1 Erityisilmoituksessa on annettava seuraavat tiedot:

Sanomatyyppin tunniste

Osa 1 (sijaintitiedot)

Ilma-aluksen tunnus

Sijainti tai leveys- ja pituusaste

Aika

Lentopinta tai lentopinnat

Osa 3 (sää tiedot)

Sääolosuhde, jonka vuoksi erityisilmoitus annetaan (valittava osan B luvun 5 kohdan 5.2.1 luettelosta).

2. ERITYISMÄÄRÄYKSET TUULILEIKKAUSTA JA VULKAANISTA TUHKAA KOSKEVISTA ILMOITUKSISTA

2.1 Tuulileikkauksesta ilmoittaminen

2.1.1 Kun ilmoitetaan lennon nousu- ja lähestymisvaiheissa havaitusta tuulileikkauksesta (windshear), ilmoituksessa on mainittava myös ilma-aluksen tyyppi.

2.1.2 Kun tuulileikkauksolosuhteista lennon nousu- tai lähestymisvaiheessa on annettu ilmoitus tai ennuste mutta tällaisia olosuhteita ei ole havaittu, ilma-aluksen päällikön on ilmoitettava asiasta asiaankuuluvalla ilmaliikennepalveluyksikölle mahdollisimman pian, ellei ilma-aluksen päällikkö tiedä muun ilma-aluksen jo aiemmin ilmoittaneen asiasta kyseiselle ilmaliikennepalveluyksikölle.

2.2 Vulkaanisesta toiminnasta ilmoittaminen lennon jälkeen

2.2.1 Lennon saavuttua lentopaikalle lentotoiminnan harjoittajan tai ohjaamomiehistön jäsenen on toimitettava viipymättä täytetty ilmoitus vulkaanisesta toiminnasta lentopaikan sääpalveluasemalle, tai jos saapuvien ohjaamomiehistön jäsenten ei ole helppo päästä sääpalveluasemalle, täytettyä lomaketta on käsiteltävä sääpalveluviranomaisen ja lentotoiminnan harjoittajan sopimien paikallisten järjestelyjen mukaisesti.

2.2.2 Sääpalveluasemalle toimitettu täytetty ilmoitus vulkaanisesta toiminnasta on välitettävä viipymättä säävalvonta-asemalle, joka vastaa säävalvonnasta sillä lentotiedotusalueella, jolla vulkaaninen toiminta havaittiin.

Lisäys liitteeseen

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

OSA B

Osan B ja kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 11 (13. laitos, muutokseen 47-B asti) ja liitteessä 3 (17. laitos, muutokseen 75 asti) olevien kansainvälisten vaatimusten väliset eroavuudet

<p>A11-01 ICAO Annex 11 Luku 2</p>	<p>Uusi säännös. Unionin asetuksen 1.5.1.1.2 kohdassa, joka perustuu liitteessä 11 olevaan 2.24.1.1.1 kohdan huomautukseen, määrätään seuraavaa:</p> <p>1.5.1.1.2 Edellä olevan d ja e alakohdan vaatimukset koskevat myös ilmaliikennepalveluyksiköjä, jotka ovat saaneet tiedon asiasta c alakohdan mukaisesti.</p>
<p>A11-02 ICAO Annex 11 Luku 2</p>	<p>Uusi säännös. Unionin asetuksen 1.5.1.1.3 kohdassa, joka perustuu liitteessä 11 olevaan 2.24.1.1.2 ja 2.24.1.1 kohdan huomautukseen, määrätään seuraavaa:</p> <p>1.5.1.1.3 Kun ilma-aluksen sijainti on varmistettu, ilmaliikennepalveluyksikön on</p>
	<p>a) ilmoitettava ilma-alukselle sen sijainti ja neuvottava sitä korjaamaan tilanne. Nämä tiedot on annettava välittömästi, kun ilmaliikennepalveluyksikkö saa tiedon siitä, että lentoon on mahdollisesti puututtava tunnistamista varten, tai muusta ilma-aluksen turvallisuuteen kohdistuvasta vaarasta; ja</p> <p>b) toimitettava tarvittaessa muille ilmaliikennepalveluyksiköille ja asiaankuuluville sotilasyksiköille tarvittavat tiedot reitiltään harhautuneesta ilma-aluksesta ja sille annetuista ohjeista.</p>
<p>A11-03 ICAO Annex 11 Luku 2</p>	<p>Uusi säännös. Unionin asetuksen 1.5.1.3 kohdassa, joka perustuu liitteessä 11 olevaan 2.23.3 kohdan huomautukseen 1 ja 2.24.1.3 kohtaan, määrätään seuraavaa:</p> <p>1.5.1.3 Jos ilma-alus on harhautunut reitiltään tai sitä ei ole tunnistettu, on</p>

<p>A11-04</p> <p>ICAO Annex 11</p> <p>Luku 3</p>	<p>otettava huomioon laittoman lentoon puuttumisen mahdollisuus. Jos ilmaliikennepalveluyksikkö katsoo, että harhautuneen tai tunnistamattoman ilma-aluksen toimintaan on saatettu puuttua laittomasti, asiasta on ilmoitettava välittömästi valtion nimeämälle asiaankuuluvalla viranomaisella paikallisesti sovittujen menettelyjen mukaisesti.</p> <p>Uusi säännös. Unionin asetuksen 2.2.2 kohdassa määrätään seuraavaa:</p> <p>2.2.2 Lennonjohtoelinten antamien selvitysten avulla on porrastettava</p> <ol style="list-style-type: none"> a) kaikki lennot keskenään ilmatilaluokissa A ja B; b) IFR-lennot keskenään ilmatilaluokissa C, D ja E; c) IFR-lennot VFR-lentoihin ilmatilaluokassa C; d) IFR-lennot erityis-VFR-lentoihin; e) erityis-VFR-lennot keskenään, ellei toimivaltainen viranomaisella ole toisin määrännyt; <p>lento voidaan kuitenkin selvittää säilyttämään oma porrastus tietyllä lennon osalla alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa nousu- tai laskeutumisvaiheessa päivällä näkösääolosuhteissa, jos ilma-aluksen ohjaaja sitä pyytää ja toisen ilma-aluksen ohjaaja sen hyväksyy ja jos toimivaltainen viranomaisella on niin määrännyt edellä b alakohdassa tarkoitetun tilanteen osalta ilmatilaluokissa D ja E.</p> <p>Unionin asetuksen 2.4.4.1 kohdassa määrätään seuraavaa (liitteessä 11 olevan 3.7.3.1 kohdan vaatimukseen on lisätty alleviivattu teksti):</p> <p>2.4.4 Selvitysten ja turvallisuuteen liittyvien tietojen takaisinluku</p> <p>2.4.4.1 Ohjaamomiehistö on luettava lennonjohtajalle takaisin lennonjohtoselvitysten ja puhemuodossa annettujen ohjeiden turvallisuuteen liittyvät osat. Seuraavat on aina luettava takaisin:</p>
<p>A11-05</p> <p>ICAO Annex 11</p> <p>Luku 3</p>	<ol style="list-style-type: none"> a) lennonjohdon reittiselvitykset; b) selvitykset ja ohjeet, jotka koskevat saapumista kiitotielle, laskeutumista kiitotielle, lentoonlähtöä kiitotieltä, odottamista selvästi erossa kiitotiestä, kiitotien ylittämistä, rullausta kiitotiellä ja rullausta takaisin päin kiitotiellä; c) käytössä oleva kiitotie, korkeusmittarin asetukset, SSR-koodit, <u>uudet yhteydenpitokanavat</u>, lentopintaa koskevat ohjeet, suunta- ja nopeusohjeet; ja

<p>A11-06 ICAO Annex 11 Luku 3</p>	<p>d) siirtopinnat riippumatta siitä, ilmoittaako ne lennonjohtaja vai sisältyvätkö ne ATIS-lähetykseen.</p> <p>2.4.4.1.1 Muut selvitykset tai ohjeet, myös ehdolliset selvitykset <u>ja rullausohjeet</u>, on luettava takaisin tai kuitattava tavalla, joka osoittaa selvästi, että ne on ymmärretty ja niitä noudatetaan.</p> <p>Uusi säännös. Unionin asetuksen 2.6 kohdassa määrätään seuraavaa:</p> <p>2.6 Erityis-VFR-lennot lähialueilla</p> <p>2.6.1 Erityis-VFR-lennoille voidaan antaa lennonjohtoselvityksellä lupa liikennöintiin lähialueella. Lukuun ottamatta tilanteita, joissa toimivaltainen viranomaisen myöntää luvan helikopterilennoille erityistapauksissa, kuten lääkintälennot, etsintä- ja pelastustoiminta ja palontorjunta, sovelletaan seuraavia lisäehtoja</p> <p>a) ilma-aluksen ohjaajaan:</p> <p>i) ilma-alus on pidettävä selvästi erossa pilvistä, ja näköyhteys maan tai veden pintaan on säilytettävä;</p>
<p>A11-07 ICAO Annex 11 Luku 3</p>	<p>ii) lentonäkyvyyden on oltava vähintään 1 500 metriä tai helikopterilennoilla vähintään 800 metriä;</p> <p>iii) mittarinopeus saa olla enintään 140 solmua, jotta ohjaajalla on riittävä mahdollisuus tarkkailla muuta liikennettä ja esteitä ajoissa yhteentörmäyksen välttämiseksi; ja</p> <p>b) lennonjohtoon:</p> <p>i) lennon saa suorittaa vain päiväsaikaan, ellei toimivaltainen viranomaisen ole antanut muuhun lupaa;</p> <p>ii) maanäkyvyyden on oltava vähintään 1 500 metriä tai helikopterilennoilla vähintään 800 metriä;</p> <p>iii) pilvikorkeuden on oltava vähintään 180 metriä (600 jalkaa).</p> <p>Uusi säännös. Unionin asetuksen 3.1.2 kohdassa, joka perustuu liitteessä 11 olevaan 4.1.1 kohdan huomautukseen, määrätään seuraavaa:</p> <p>3.1.2 Lentotiedotuspalvelun vastaanottaminen ei vapauta ilma-aluksen päällikköä hänen vastuustaan, ja ilma-aluksen päällikkö tekee lopullisen päätöksen kaikista ehdotetuista lentosuunnitelman muutoksista.</p> <p>Uusi säännös. Unionin asetuksen 5.2.2 kohdassa määrätään seuraavaa:</p> <p>5.2.2 Toimivaltaiset viranomaiset antavat tarvittaessa määräyksiä muista olosuhteista, joista kaikkien ilma-alusten miehistöjen on ilmoitettava</p>

<p>A11-08 ICAO Annex 11 Luku 4</p> <p>A3-01 ICAO Annex 3 Luku 5</p>	<p>kohdatessaan tai havaitessaan niitä.</p>
---	---