KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2023/1772,

annettu 12 päivänä syyskuuta 2023,

täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen järjestelmien ja rakenneosien käyttöä yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa koskevien toimintasääntöjen osalta sekä asetuksen (EY) N:o 1033/2006 kumoamisesta

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004 ja (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta 4 päivänä heinäkuuta 2018 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 ([1]) ja erityisesti sen 31 artiklan sekä 44 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Kumotun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 552/2004 ([2]) perusteella hyväksytyt täytäntöönpanosäännöt on asetuksen (EU) 2018/1139 140 artiklan 2 kohdan mukaisesti mukautettava asetuksen (EU) 2018/1139 säännöksiin viimeistään 12 päivänä syyskuuta 2023.

(2) Komission asetuksella (EY) N:o 1033/2006 ([3]) asetetaan lentoa edeltävän vaiheen lentosuunnitelmia koskeviin menettelyihin liittyvät vaatimukset yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten.

(3) Komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 923/2012 ([4]) vahvistetaan yhteiset lentosäännöt sekä lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevat operatiiviset säännökset.

(4) Jotta voidaan varmistaa ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen (ATM/ANS) laitteiden käyttöä yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa koskevien vaatimusten jatkuvuus, täytäntöönpanoasetusta (EU) N:o 923/2012 olisi muutettava sisällyttämällä siihen tällä asetuksella kumottavaan asetukseen (EY) N:o 1033/2006 sisältyvät asiaankuuluvat lennonsuunnitteluvaatimukset.

(5) Koska verkon hallinnoijalle on annettu lentosuunnitelmien käsittelytehtäviä lentoa edeltävässä vaiheessa, täytäntöönpanoasetusta (EU) N:o 923/2012 olisi sovellettava myös verkon hallinnoijaan.

(6) On olennaisen tärkeää, että kaikki käyttäjät noudattavat verkon hallinnoijan laatimia ja ylläpitämiä toimintakäsikirjoja esittäessään lentosuunnitelmia.

(7) Toistuvaislentosuunnitelmat (RPL) eivät enää ole käytössä EUR-alueella, joten kaikki viittaukset niihin olisi poistettava.

([1]) EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 552/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 26).

([3]) Komission asetus (EY) N:o 1033/2006, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2006, lentoa edeltävän vaiheen lentosuunnitelmia koskeviin menettelyihin liittyvistä vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten (EUVL L 186, 7.7.2006, s. 46).

([4]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006,(EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta (EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1).

(8) Täytäntöönpanoasetuksessa (EY) N:o 1033/2006 vahvistettuja, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan lentoa edeltävän vaiheen lentosuunnitelmia koskeviin menettelyihin liittyviä vaatimuksia ei sovelleta palveluihin, joita tarjotaan yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) Euroopan alueen (EUR-alueen) ulkopuolella, sellaisena kuin se määritellään ICAOn EUR Air Navigation Plan Volume I -asiakirjassa (Doc7754), koska paikallinen liikennemäärä on tässä ilmatilassa vähäinen ja se sijaitsee maantieteellisesti niin, että ilmatilarajoja on ainoastaan kolmansien maiden ATM/ANS-palvelujen tarjoajien vastuulla olevan ilmatilan kanssa, mikä oikeuttaa erilaiset paikalliset koordinointijärjestelyt ympäröivien EU:n ulkopuolisten valtioiden kanssa.

(9) Sen vuoksi asetus (EY) N:o 1033/2006 olisi kumottava ja täytäntöönpanoasetusta (EU) N:o 923/2012 olisi muutettava.

(10) Tässä asetuksessa asetettavien muutettujen vaatimusten laatimisessa on otettu asianmukaisesti huomioon ATM-yleissuunnitelman sisältö ja siihen sisältyvät viestintä-, suunnistus- ja valvontavalmiudet.

(11) Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto ehdotti asetuksen (EU) 2018/1139 75 artiklan 2 kohdan b ja c alakohdan sekä 76 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimenpiteitä lausunnossaan N:o 01/2023 ([5]).

(12) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat asetuksen (EU) 2018/1139 127 artiklalla perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttaminen

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

1) Korvataan 1 artiklan 3 kohta seuraavasti:

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

2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) Lisätään 19 a kohta seuraavasti:

”19 a. ’ilma-aluksen tunnuksella’ kirjaimista, numeroista tai niiden yhdistelmästä muodostuvaa sarjaa, joka on joko identtinen ilma-aluksen ja maa-aseman välisessä viestinnässä käytettävän kutsumerkin kanssa tai sen koodattu vastine, ja jota käytetään ilma-aluksen tunnistamiseen maa-asemien välisessä ilmaliikennepalveluihin liittyvässä viestinnässä;”

b) Lisätään 69 a kohta seuraavasti:

”69 a. ’arvioidulla liikkeellelähtöpäivällä’ arvioitua päivää, jona ilma-alus aloittaa lähtöön liittyvän liikkumisen;”

c) Lisätään 89 b kohta seuraavasti:

”89 b. ’integroidulla alustavien lentosuunnitelmien käsittelyjärjestelmällä’ (IFPS) eurooppalaiseen ilmaliikenteen hallintaverkkoon kuuluvaa järjestelmää, jonka välityksellä tarjotaan keskitettyä lentosuunnitelmien käsittely- ja jakelupalvelua lentosuunnitelmien vastaanottamiseksi, hyväksymiseksi ja jakamiseksi tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvassa ilmatilassa;”

d) Lisätään 96 a kohta seuraavasti:

”96 a. ’verkon hallinnoijalla’ (NM) elintä, jolle on uskottu asetuksen (EY) N:o 551/2004 6 artiklassa tarkoitettujen toimintojen toteuttamiseksi tarvittavat tehtävät;”

e) Lisätään 97 a kohta seuraavasti:

”97 a. ’NOTAMilla’ televiestinnän avulla välitettävää tiedotetta, joka sisältää sellaisia ilmailun laitteiden käyttöönottoa, kuntoa tai muutoksia samoin kuin ilmailun palveluja, menetelmiä tai vaaratekijöitä koskevia tietoja, joista lentotoimintaan osallistuvan henkilöstön on välttämätöntä olla tietoisia riittävän ajoissa;”

([5]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

f) Lisätään 99 a kohta seuraavasti:

"99 a. 'lentosuunnitelman lähettäjällä' henkilöä tai organisaatiota, joka toimittaa IFPS-järjestelmään lentosuunnitelmia ja niihin liittyviä päivitysviestejä, mukaan luettuina ohjaajat, lentotoiminnan harjoittajat ja niiden lukuun toimivat asiamiehet sekä ATS-yksiköt;"

g) Lisätään 100 a kohta seuraavasti:

"100 a. 'lentoa edeltävällä vaiheella' ajanjaksoa, joka alkaa, kun lentosuunnitelma esitetään ensimmäisen kerran, ja päättyy, kun annetaan ensimmäinen lennonjohtoselvitys;"

3) Muutetaan liite tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Kumoaminen

Kumotaan asetus (EY) N:o 1033/2006.

3 artikla

Voimaantulo

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

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

Tehty Brysselissä 12 päivänä syyskuuta 2023.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN

LIITE

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

1) Korvataan SERA.2001 kohta seuraavasti:

"**SERA.2001 Kohde**

Rajoittamatta SERA.1001 kohdan soveltamista tätä liitettä sovelletaan ilmatilan käyttäjiin ja ilma-aluksiin,

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."

2) Muutetaan SERA.4001 kohta seuraavasti:

a) Korvataan c ja d alakohta seuraavasti:

"c) Lentosuunnitelma on

1) esitettävä ennen lähtöä

i) verkon hallinnoijalle suoraan tai ilmaliikennepalvelutoimiston välityksellä, tarvittavat ohjeet ja tiedot sisältävien verkon hallinnoijan laatimien ja ylläpitämien toimintakäsikirjojen mukaisesti, jos tarkoituksena on liikennöidä lennon osa tai koko reitti mittarilentosääntöjen mukaisesti yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa; tai

ii) muissa tapauksissa ilmaliikennepalvelutoimistolle;

2) välitettävä lennon aikana asianomaiselle ATS-yksikölle tai ilma-aluksen ja maa-aseman välisen radioliikenteen valvonta-asemalle.

d) Ellei toimivaltainen viranomainen ole määrännyt kotimaan VFR-lennoille lyhyempää ajanjaksoa, lentosuunnitelma kaikista lennoista, jotka on suunniteltu suoritettavaksi kansainvälisten rajojen yli tai joille on tarkoitus tarjota lennonjohtopalvelua tai ilmaliikenteen neuvontapalvelua, on esitettävä seuraavasti:

1) enintään 120 tuntia ennen arvioitua liikkeellelähtöaikaa;

2) vähintään kolme tuntia ennen arvioitua liikkeellelähtöaikaa lennoista, joihin voidaan soveltaa ilmaliikennevirtojen säätelytoimenpiteitä;

3) vähintään 60 minuuttia ennen lähtöä kaikista muista kuin 2 alakohtaan kuuluvista lennoista; tai

4) lennon aikana esitettäessä ajankohtana, jolla varmistetaan, että asianomainen ATS-yksikkö vastaanottaa sen vähintään 10 minuuttia ennen ilma-aluksen arvioitua saapumista;

i) aiottuun lennonjohtoalueelle tai neuvontailmatilaan saapumiskohtaan; tai

ii) kohtaan, jossa on tarkoitus lentää lentoväylän tai neuvontareitin poikki."

b) Lisätään e ja f alakohta seuraavasti:

"e) Niiden lentojen osalta, jotka suoritetaan osittain tai kokonaan mittarilentosääntöjen mukaisesti ja jotka saapuvat jonkin ATS-yksikön vastuualueelle ja joiden osalta lentosuunnitelmaa ei ole aiemmin saatu verkon hallinnoijalta, asianomaisen yksikön on toimitettava verkon hallinnoijalle ilma-aluksen tunnistetiedot, ilma-alustyyppi, yksikön vastuualueelle saapumispaikka, aika ja lentopinta kyseisessä kohdassa sekä lennon reitti ja määrälentopaikka.

f) Edellä c, d ja e alakohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan, joka ei kuulu ICAOn EUR-alueeseen."

3) Korvataan SERA.4005 kohta seuraavasti:

"**SERA.4005 Lentosuunnitelman sisältö**

a) Lentosuunnitelman on sisällettävä toimivaltaisen viranomaisen merkityksellisinä pitämät tiedot seuraavista:

1) ilma-aluksen tunnus;

2) lentosäännöt ja lennon tyyppi;

3) ilma-alusten lukumäärä ja tyypit sekä pyörrevanaluokka;

4) ilma-aluksen laitteet ja kyvykkyys;

5) lähtölentopaikka tai -toimintapaikka;

6) arvioitu liikkeellelähtöpäivä ja -aika;

7) matkalentonopeudet;

8) matkalentokorkeudet;

9) noudatettava reitti;

10) määrälentopaikka tai -toimintapaikka ja arvioitu kokonaislentoaika;

11) varalentopaikat tai -toimintapaikat;

12) polttoainemäärän mukainen toiminta-aika;

13) ilma-aluksessa olevien henkilöiden kokonaismäärä;

14) hätä- ja pelastusvarusteet, ballistinen pelastusvarjojärjestelmä mukaan luettuna;

15) muut tiedot.

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

4) Korvataan SERA.4010 kohta seuraavasti:

"**SERA.4010 Lentosuunnitelman täyttäminen**

a) Lentosuunnitelmassa on oltava soveltuvin osin tiedot SERA.4005 kohdan a alakohdan 1–11 alakohdassa luetelluista asiaankuuluvista seikoista koko reitin tai sen reittiosuuden osalta, jolle lentosuunnitelma esitetään.

b) Ilma-alusten käyttäjien, lentosuunnitelmien lähettäjien ja ATS-yksiköiden on SERA.4001 kohdan c alakohdan 1 alakohdan i alakohdassa tarkoitettujen tarvittavien ohjeiden mukaisesti noudatettava seuraavia vaatimuksia:

1) lisäyksessä 6 olevat lentosuunnitelmalomakkeen täyttöohjeet;

2) asiaankuuluvissa ilmailukäsikirjoissa (AIP) todetut rajoitteet.

c) Ilma-alusten käyttäjien, jotka aikovat liikennöidä yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa mittarilentosääntöjen mukaisesti osassa reittiä tai koko reitillä, tai niiden puolesta toimivien asiamiesten, on SERA.4005 kohdan a alakohdan 4 alakohdassa vaaditun mukaisesti tehtävä lentosuunnitelman asianomaiseen kohtaan asianmukainen merkintä ilma-aluksessa käytettävissä olevista laitteista ja niiden kyvykkyydestä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2023/1770 (*) mukaisesti.

d) Ilma-alusten käyttäjien, jotka aikovat liikennöidä yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ilma-aluksilla, joita ei ole varustettu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2023/1770 mukaisesti, on SERA.4005 kohdan a alakohdan 4 alakohdan mukaisesti tehtävä lentosuunnitelman asianomaiseen kohtaan asianmukainen merkintä ilma-aluksessa käytettävissä olevista laitteista ja niiden kyvykkyydestä sekä SERA.4005 kohdan a alakohdan 15 alakohdan mukaisesti merkintä mahdollisista poikkeuksista. Lisäksi lentosuunnitelmassa on oltava soveltuvin osin tiedot kaikista muista seikoista silloin, kun toimivaltainen viranomainen on niin määrännyt tai kun lentosuunnitelman esittäjä muutoin pitää sitä tarpeellisena.

(*) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1770, 12 päivänä syyskuuta 2023, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan käytön edellyttämiä ilma-alusten laitteita ja yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan käyttöön liittyviä toimintasääntöjä koskevista säännöksistä sekä asetuksen (EY) N:o 29/2009 ja täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1206/2011, (EU) N:o 1207/2011 ja (EU) N:o 1079/2012 kumoamisesta (EUVL L 228, xx.9.2023, s. 39)."

5) Lisätään SERA.4013 kohta seuraavasti:

"**SERA.4013 Lentosuunnitelman hyväksyminen**

a) Kun lentosuunnitelma vastaanotetaan tai sitä muutetaan, mittarilentosääntöjen mukaisesti liikennöitävän reittiosuuden osalta verkon hallinnoijan ja muilta osin ilmaliikennepalvelutoimiston on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että lentosuunnitelma

1) on sovellettavien muotoa ja tietojen ilmoittamista koskevien käytänteiden mukainen;

2) on kokonaan täytetty ja mahdollisimman tarkka;

3) tehdään tarvittaessa ilmaliikennepalvelun kannalta hyväksyttäväksi; ja

4) on hyväksytty tai siihen tehdyt muutokset on hyväksytty, ja tämä ilmoitetaan lentosuunnitelman lähettäjälle.

b) Lennonjohtoyksiköiden on toimitettava verkon hallinnoijalle mahdollisesti tarvittavat lentosuunnitelman muutokset, jotka vaikuttavat SERA.4005 kohdan a alakohdan 1–10 alakohdassa lueteltuihin reittiin tai lentopintaan liittyviin seikkoihin ja jotka voivat vaikuttaa lennon turvalliseen suorittamiseen, niiden lentosuunnitelmien ja niihin liittyvien päivitysviestien osalta, jotka ne ovat aiemmin vastaanottaneet verkon hallinnoijalta. Lennonjohtoyksikkö ei saa tehdä lentosuunnitelmaan muita muutoksia tai peruuttaa sitä lentoa edeltävässä vaiheessa sopimatta asiasta ilma-aluksen käyttäjän kanssa.

c) Verkon hallinnoijan on ilmoitettava hyväksytty lentosuunnitelma ja lentosuunnitelman SERA.4005 kohdan a alakohdan 1–10 alakohdassa lueteltuihin seikkoihin lentoa edeltävässä vaiheessa tehtäväksi hyväksytyt mahdolliset muutokset sekä niihin liittyvät päivitysviestit kaikille asianomaisille ATS-yksiköille.

d) Verkon hallinnoijan on ilmoitettava ilma-aluksen käyttäjälle SERA.4005 kohdan a alakohdan 1–10 alakohdassa lueteltuihin seikkoihin vaikuttavat lentoa edeltävässä vaiheessa tehdyt lentosuunnitelman muutokset, jotka liittyvät reittiin tai lentopintaan ja jotka voivat vaikuttaa lennon turvalliseen suorittamiseen, aiemmin vastaanotettujen lentosuunnitelmien ja niihin liittyvien päivitysviestien osalta.

e) Lentosuunnitelman lähettäjän, jos tämä ei ole ilma-aluksen käyttäjä tai ohjaaja, on varmistettava, että lentosuunnitelman hyväksymisen ehdot ja niihin mahdollisesti tehtävät tarvittavat muutokset, sellaisina kuin mittarilentosääntöjen mukaisesti liikennöitävältä lennon osuudelta verkon hallinnoija tai muilta osin ilmaliikennepalvelutoimisto on ne ilmoittanut, saatetaan lentosuunnitelman esittäneen ilma-aluksen käyttäjän tai ohjaajan käyttöön.

f) Ilma-aluksen käyttäjän on varmistettava, että lentosuunnitelman hyväksymisen ehdot ja kaikki niihin tehtävät tarvittavat muutokset, sellaisina kuin verkon hallinnoija tai ilmaliikennepalvelutoimisto on ne lentosuunnitelman lähettäjälle ilmoittanut, otetaan huomioon suunnitellun lennon toteuttamisessa ja välitetään ohjaajalle.

g) Ilma-aluksen käyttäjän on ennen lennon toteuttamista varmistettava, että lentosuunnitelman sisältö vastaa asianmukaisella tavalla lennon aiottua toteutusta.

h) Verkon hallinnoijan on käsiteltävä ja jaettava tiedot lentosuunnitelmissa vastaanotetulla 8,33 kHz:n kanavavälillä.

i) Edellä a–h alakohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan, joka ei kuulu ICAOn EUR-alueeseen."

6) Korvataan SERA.4015 kohta seuraavasti:

"**SERA.4015 Lentosuunnitelman muuttaminen**

a) Kaikista IFR-lentoa tai johdettuna lentona suoritettavaa VFR-lentoa varten esitetyn lentosuunnitelman muutoksista on ilmoitettava

1) lentoa edeltävän vaiheen aikana verkon hallinnoijalle niistä lennoista, jotka on tarkoitus liikennöidä mittarilentosääntöjen mukaisesti tietyllä reittiosuudella tai koko reitillä, ja muilta osin ilmaliikennepalvelutoimistoille niin pian kuin se on käytännössä mahdollista;

2) lennon aikana, jollei SERA.8020 kohdan b alakohdan säännöksistä muuta johdu, asianomaiselle ATS-yksikölle.

Muista VFR-lennoista lentosuunnitelman merkittävät muutokset on ilmoitettava mahdollisimman pian asianomaiselle ATS-yksikölle.

b) Jos arvioitu liikkeellelähtöaika viivästyy 30 minuuttia johdetun lennon osalta tai yhden tunnin sellaisen johtamattoman lennon osalta, josta on esitetty lentosuunnitelma, lentosuunnitelmaa on tapauksen mukaan muutettava tai on esitettävä uusi lentosuunnitelma ja peruutettava vanha lentosuunnitelma. Mittarilentosääntöjen mukaisesti suoritettavien lentojen osalta verkon hallinnoijalle on ilmoitettava yli 15 minuutin viivästyksistä.

c) Jos ilma-aluksen laitteessa ja sen kyvykkyydessä lentoa varten tapahtuu muutos, ilma-alusten käyttäjien tai niiden puolesta toimivien asiamiesten on lähetettävä verkon hallinnoijalle tai ilmaliikennepalvelutoimistolle muutossanoma, jossa lentosuunnitelmalomakkeen asianomaiseen kohtaan on tehty asianmukainen merkintä.

d) Jos ennen lähtöä annetut tiedot polttoainemäärän mukaisesta toiminta-ajasta tai ilma-aluksessa olevien henkilöiden kokonaismäärästä eivät lähtöhetkellä pidä paikkaansa, nämä poikkeamat on katsottava lentosuunnitelman merkittäviksi muutoksiksi ja niistä on siten ilmoitettava.

e) Edellä a–d alakohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan, joka ei kuulu ICAOn EUR-alueeseen.”

7) Lisätään 15 jakso seuraavasti:

”*15 JAKSO*

Lennonjohtajan ja ohjaajan väliseen tiedonsiirtoyhteyteen (CPDLC) liittyvät menetelmät

SERA.15001 Tiedonsiirtoyhteyden aloittaminen ja aloituksen epäonnistuminen

a) ATS-yksikön kirjautumisosoite on julkaistava kansallisissa ilmailukäsikirjoissa (AIP).

b) Saatuaan pätevän tiedonsiirtoyhteyden aloittamista koskevan pyynnön ilma-alukselta, joka lähestyy tiedonsiirtoyhteyden palvelualuetta tai on tällä alueella, ATS-yksikön on hyväksyttävä pyyntö ja, jos se pystyy yhdistämään sen lentosuunnitelmaan, luotava yhteys ilma-alukseen.

c) Ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on laadittava menetelmät tiedonsiirtoyhteyden aloitushäiriöiden korjaamiseksi niin pian kuin se on käytännössä mahdollista.

d) Ilma-alusten käyttäjän on laadittava menetelmät tiedonsiirtoyhteyden aloitushäiriöiden korjaamiseksi niin pian kuin se on käytännössä mahdollista.

SERA.15005 CPDLC-yhteyden luominen

a) CPDLC-yhteys on luotava riittävän ajoissa etukäteen, jotta voidaan varmistaa, että ilma-alus saa yhteyden asianomaiseen lennonjohtoyksikköön.

b) Tiedot siitä, milloin ja tarvittaessa missä ilma- tai maajärjestelmien olisi luotava CPDLC-yhteys, on julkaistava ilmailutiedotteissa tai ilmailukäsikirjoissa.

c) Ohjaajan on kyettävä tunnistamaan lennonjohtopalvelua antava lennonjohtoyksikkö milloin tahansa palvelun aikana.

SERA.15010 CPDLC-yhteyden siirtäminen

a) Kun CPDLC-yhteys siirretään, puheyhteyden ja CPDLC-yhteyden siirto aloitetaan samanaikaisesti.

b) Kun ilma-alus siirretään lennonjohtoyksiköstä, jossa CPDLC on käytettävissä, lennonjohtoyksikköön, jossa CPDLC ei ole käytettävissä, CPDLC-yhteyden päättäminen aloitetaan samanaikaisesti puheyhteyden siirron kanssa.

c) Lennonjohtajalle on ilmoitettava CPDLC-yhteyden siirtoyrityksestä, joka johtaa tiedonsiirron vastuuyksikön vaihtumiseen, jos on olemassa tiedonsiirtoviestejä, joihin ei ole saatu sulkevaa vastausta. Kun lennonjohtaja päättää siirtää ilma-aluksen saamatta ohjaajalta vastauksia avoinna oleviin nousevan siirtoyhteyden viesteihin, lennonjohtajan on yleensä palattava puheviestintään selvittääkseen mahdolliset epäselvyydet avoinna olevissa nousevan siirtoyhteyden sanomissa.

SERA.15015 CPDLC-viestien rakenne

a) CPDLC-viestien teksti on laadittava vakiomuotoisena, selkeällä kielellä tai lyhentein ja koodein. Selkeää kieltä on vältettävä, jos tekstin pituutta voidaan lyhentää käyttämällä asianmukaisia lyhenteitä ja koodeja. Kohteliaisuusilmaisujen kaltaisia muita kuin keskeisiä sanoja ja lausekkeita ei saa käyttää.

b) Lennonjohtajan ja ohjaajan on laadittava CPDLC-viestit käyttäen vakioviestielementtejä, vapaatekstiviestielementtejä tai näiden yhdistelmää. Lennonjohtajien ja ohjaajien on vältettävä vapaatekstiviestielementtien käyttöä.

c) Jos käyttöön otettu CPDLC-viestisarja ei mahdollista erityisolosuhteista viestimistä, toimivaltainen viranomainen voi lentotoiminnan harjoittajia ja muita ilmaliikennepalvelujen tarjoajia kuultuaan päättää, että vapaatekstiviestielementtien käyttö on hyväksyttävää. Tällaisissa tapauksissa asianomaisen toimivaltaisen viranomaisen on määriteltävä näyttömuoto, käyttötarkoitus ja attribuutit kullekin vapaatekstiviestielementille.

d) CPDLC-viesti saa koostua enintään viidestä viestielementistä, joista vain kaksi saa sisältää reittiselvitysmuuttujan.

e) Moniosaisten CPDLC-viestien rakenne:

1) Jos moniosainen CPDLC-viesti edellyttää vastausta, vastauksen on koskettava kaikkia viestielementtejä.

2) Jos yksittäisestä viestielementistä koostuvaa selvitystä tai moniosaisen selvitysviestin osaa ei voida noudattaa, ohjaajan on lähetettävä ”UNABLE”-vastaus koko viestiin.

3) Lennonjohtajan on vastattava ”UNABLE”-viestillä, joka koskee kaikkia pyynnön osia, kun yksi- tai moniosaisen selvityspyynnön osia ei voida hyväksyä. Voimassa olevia selvityksiä ei pidä toistaa.

4) Jos moniosainen selvityspyyntö voidaan toteuttaa vain osittain, lennonjohtajan on vastattava pyynnön kaikkia viestielementtejä koskevalla ”UNABLE”-viestillä ja esitettävä syy, jos se on aiheellista, ja/tai tieto siitä, milloin selvitystä voidaan odottaa.

5) Kun yksi- tai moniosaisen selvityspyynnön kaikki elementit voidaan toteuttaa, lennonjohtajan on vastattava pyynnön jokaista elementtiä vastaavin selvityksin. Vastauksen on oltava yksi ainoa nousevan siirtoyhteyden viesti.

6) Jos CPDLC-viestiin sisältyy useampi kuin yksi viestielementti ja viestin vastausattribuutti on ”Y”, ainoan vastausviestin on sitä käytettäessä sisällettävä vastaava määrä vastauksia samassa järjestyksessä.

SERA.15020 CPDLC-viesteihin vastaaminen

a) Ellei toimivaltainen viranomainen toisin ilmoita, CPDLC-viestien takaisinlukua puheyhteydellä ei vaadita.

b) Kun lennonjohtaja tai ohjaaja viestii CPDLC-yhteyden kautta, vastaus on yleensä annettava CPDLC-yhteyden kautta, paitsi jos välitettyä CPDLC-viestiä on tarpeen korjata. Kun lennonjohtaja tai ohjaaja käyttää puheviestintää, vastaus on yleensä annettava puheyhteydellä.

SERA.15025 CPDLC-viestien korjaaminen

a) Kun CPDLC-viestin korjaaminen katsotaan tarpeelliseksi tai kun tällaisen viestin sisältöä on selvennettävä, lennonjohtajan ja ohjaajan on käytettävä sopivinta käytettävissä olevaa tapaa antaa oikeat tiedot tai tarvittavat selvennykset.

b) Kun puheviestintää käytetään sellaisen CPDLC-viestin korjaamiseen, johon ei ole vielä saatu operatiivista vastausta, lennonjohtajan tai ohjaajan puhelähetyksen edellä on maininta ”DISREGARD CPDLC (viestityyppi) MESSAGE, BREAK” – jota seuraa oikea selvitys, ohje, tieto tai pyyntö.

c) Viitattaessa huomiotta jätettävään CPDLC-viestiin ja tällaista viestiä tunnistettaessa viestin muotoilussa on noudatettava varovaisuutta, jotta vältytään epäselvyyksiltä selvityksen, ohjeiden, tietojen tai pyynnön korjaamisessa.

d) Jos CPDLC-viestistä, joka edellyttää operatiivista vastausta, neuvotellaan myöhemmin puheyhteydellä, on lähetettävä asianmukainen CPDLC-viestin sulkeva vastaus, jotta varmistetaan CPDLC-vuoropuhelun asianmukainen synkronointi. Tämä voidaan saavuttaa joko antamalla viestin vastaanottajalle nimenomainen kehotus sulkea vuoropuhelu puheyhteydellä tai antamalla järjestelmälle mahdollisuus sulkea vuoropuhelu automaattisesti.

SERA.15030 Lennonjohdon tiedonsiirtomenetelmät hätätilanteissa, vaaratilanteissa ja CPDLC-laitteiden toimintahäiriötilanteissa

a) Kun lennonjohtaja tai ohjaaja saa varoituksen siitä, että yksittäinen lennonjohtajan ja ohjaajan välinen tiedonsiirtoviesti on epäonnistunut, lennonjohtajan tai ohjaajan on toteutettava tapauksen mukaan jokin seuraavista toimista:

1) vahvistettava puheyhteydellä ne toimet, jotka toteutetaan asiaan liittyvän vuoropuhelun osalta, esittämällä ennen tietoa sanonta ”CPDLC MESSAGE FAILURE”;

2) lähetettävä epäonnistunut lennonjohtajan ja ohjaajan välinen tiedonsiirtoviesti uudelleen lennonjohtajan ja ohjaajan välisellä tiedonsiirtoyhteydellä.

b) Lennonjohtajien, joiden on välitettävä tieto lennonjohtajan ja ohjaajan välisen tiedonsiirtoyhteyden maajärjestelmän täydellisestä vikaantumisesta kaikille asemille, joihin häiriö todennäköisesti vaikuttaa, olisi esitettävä ennen lähetystä yleinen kutsu ”ALL STATIONS CPDLC FAILURE” – jota seuraa maa-aseman tunnus.

c) Jos lennonjohtajan ja ohjaajan välinen tiedonsiirto epäonnistuu ja siirrytään puheviestintään, kaikkien avoinna olevien CPDLC-viestien katsotaan jääneen toimittamatta ja koko vuoropuhelu, johon liittyy avoinna olevia viestejä, on aloitettava uudelleen puheyhteydellä.

d) Jos lennonjohtajan ja ohjaajan välinen tiedonsiirto epäonnistuu mutta palautuu ennen kuin on tarpeen siirtyä puheviestintään, kaikkien avoinna olevien viestien katsotaan jääneen toimittamatta ja koko vuoropuhelu, johon liittyy avoinna olevia viestejä, on aloitettava uudelleen CPDLC-yhteyden kautta.

SERA.15035 CPDLC-yhteyden tarkoituksellinen sulkeminen

a) Suunnitelluista viestintäverkon tai CPDLC-yhteyden maajärjestelmän katkoksista on julkaistava NOTAM, jolla ilmoitetaan katkoksen kestoaika ja tarvittaessa yksityiskohtaiset tiedot käytettävistä puheviestintätaajuuksista kaikille osapuolille, joihin katkos vaikuttaa.

b) Ilma-aluksille, jotka ovat yhteydessä lennonjohtoyksiköihin, on ilmoitettava puheyhteydellä tai CPDLC-yhteydellä CPDLC-palvelun välittömästä menettämisuhkasta.

SERA.15040 CPDLC-pyyntöjen käytön lopettaminen

a) Jos lennonjohtaja vaatii kaikkia asemia tai tiettyä lentoa välttämään CPDLC-pyyntöjen lähettämistä rajoitetun ajan, on käytettävä seuraavaa sanontaa: ((kutsumerkki) tai ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(syy)].

b) CPDLC-yhteyden normaalin käytön jatkamisesta on ilmoitettava seuraavalla sanonnalla: ((kutsumerkki) tai ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

SERA.15045 CPDLC-yhteyden käyttö ilma-aluksen ja maa-aseman välisen puheviestinnän häiriötilanteessa

ATS-yksikön ja ilma-aluksen välinen CPDLC-yhteys ei saisi estää ohjaajaa ja lennonjohtajaa aloittamasta ja suorittamasta kaikkia tarvittavia toimia ilma-aluksen ja maa-aseman välisen puheviestinnän häiriötilanteessa.

SERA.15050 CPDLC-yhteyden testaus

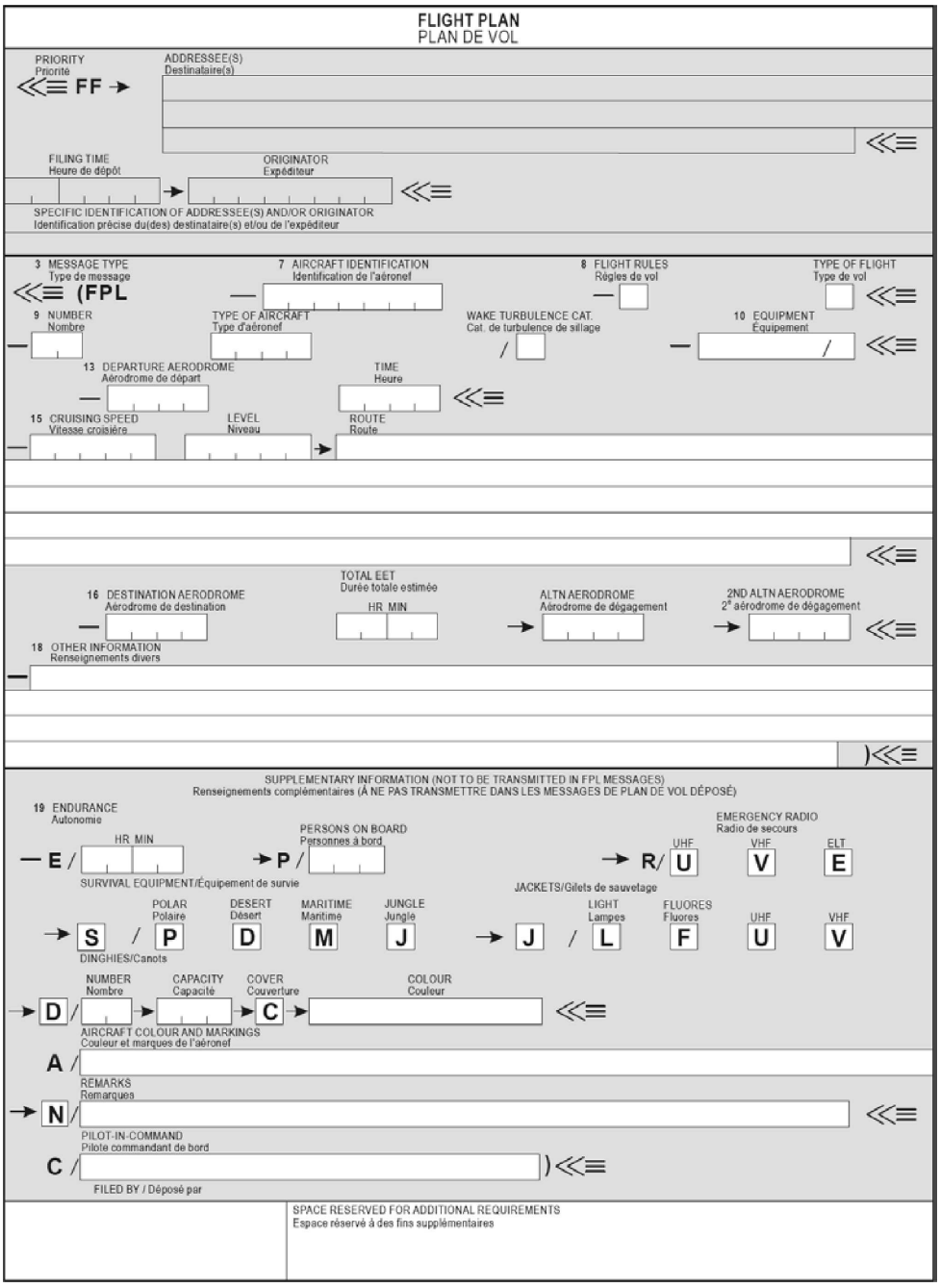
Jos CPDLC-yhteyden testaus ilma-aluksella saattaa vaikuttaa ilma-alukselle tarjottaviin ilmaliikennepalveluihin, ennen testausta on suoritettava koordinointi.”

8) Lisätään lisäys 6 seuraavasti:

"Lisäys 6

LENTOSUUNNITELMAN TÄYTTÄMINEN

1. **ICAOn lentosuunnitelmalomakemalli**



2. **Lentosuunnitelmalomakkeen täyttöohjeet**

2.1 Yleistä

Noudata tarkasti annettuja kaavoja ja tietojen esitystapaa.

Aloita tietojen syöttäminen ensimmäisestä siihen varatusta kohdasta. Jos käytettävissä on ylimääräistä tilaa, käyttämätön tila jätetään tyhjäksi.

Merkitse kellonajat aina UTC-aikoina neljällä numerolla.

Merkitse arvioidut lentoajat neljällä numerolla (tunnit ja minuutit).

Lentosuunnitelmalomakkeen kohtaa 3 edeltävät varjostetut kohdat täyttää ATS ja COM, mikäli lentosuunnitelmasanomien lähettämistä ei ole delegoitu muulla tavoin suoritettavaksi.

2.2 ATS-tietojen syöttöohjeet

Täytä kohdat 7–18 ja, jos toimivaltainen viranomainen niin vaatii tai jos se muutoin katsotaan tarpeelliseksi, kohta 19 jäljempänä esitetyllä tavalla.

SYÖTÄ yksi seuraavista ilma-aluksen tunnuksista (enintään 7 aakkosnumeerista merkkiä, ei yhdysmerkkejä tai symboleja):

a) ICAOn ilma-alusten käyttäjälle antama tunnus, jota seuraa lennon tunniste (esim. KLM511, NGA213, JTR25), kun ilma-aluksessa radiopuhelinliikenteessä käytettävä kutsutunnus koostuu ICAO:n hyväksymästä radiopuhelintunnuksesta, jota seuraa lennon tunnusnumero (esim. KLM511, NIGERIA 213, JESTER25); tai

b) ilma-aluksen kansallisuustunnus tai yleinen tunnus ja rekisteritunnus (esim. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), kun

1) ilma-aluksessa radiopuhelinliikenteessä käytettävä kutsumerkki koostuu pelkästään tästä tunnuksesta (esim. CGAJS) tai sitä edeltää ICAOn ilma-alusten käyttäjälle antama radiopuhelinliikenteessä käytettävä kutsumerkki (esim. BLIZZARD CGAJS);

2) ilma-alusta ei ole varustettu radiolla.

Lentosäännöt

MERKITSE yksi seuraavista kirjaimista osoittamaan sitä lentosääntöjen kategoriaa, jota ohjaaja aikoo noudattaa:

I – jos koko lento aiotaan suorittaa IFR-lentona; tai

V – jos koko lento aiotaan suorittaa VFR-lentona; tai

Y – jos lennon alkuosuus suoritetaan IFR-lentona, jota seuraa VFR-osuus, jonka jälkeen seuraa mahdollisesti useampia IFR/VFR-osuuksia; tai

Z – jos lennon alkuosuus suoritetaan VFR-lentona, jota seuraa IFR-osuus, jonka jälkeen seuraa mahdollisesti useampia VFR/IFR-osuuksia.

Merkitse kohtaan 15 se kohta tai ne kohdat, jossa tai joissa lentosääntöjen muutos on suunniteltu tapahtuvaksi.

Lennon laatu

MERKITSE yksi seuraavista kirjaimista osoittamaan lennon laatua, jos toimivaltainen viranomainen sitä vaatii:

S – aikataulunmukainen lento;

N – ei-aikataulunmukainen lento;

G – yleisilmailu;

M – sotilasilmailu;

X – muu kuin johonkin yllä olevaan kategoriaan kuuluva lento.

Lennon tila ilmoitetaan kohdassa 18 merkinnän STS jälkeen tai tarvittaessa syy, jonka takia ilma-alus pyytää ATS-yksikön erikoispalvelua, ilmoitetaan kohdassa 18 merkinnän RMK jälkeen.

Ilma-alusten lukumäärä (1 tai 2 numeroa)

MERKITSE ilma-alusten lukumäärä, mikäli useampi kuin yksi.

Ilma-aluksen tyyppi (2–4 merkkiä)

MERKITSE ICAOn asiakirjan Doc 8643 mukainen tyyppitunnus

TAI, jos tällaista tunnusta ei ole annettu, tai kun kyseessä on useammasta kuin yhdestä ilma-alustyypistä koostuva muodostelma,

MERKITSE kirjaimet ZZZZ ja ILMOITA kohdassa 18 lyhenteen TYP/ jälkeen ilma-alukset (lukumäärä) ja tyyppi/tyypit Pyörrevanaluokka (1 kirjain) MERKITSE kauttaviiva, jota seuraa yksi seuraavista kirjaimista ilmoittamaan ilma-aluksen pyörrevanaluokan:

J – SUPER ICAOn asiakirjan Doc 8643, Aircraft Type Designators, viimeisimmän painoksen mukaisesta ilma-alustyypistä;

H – RASKAS ilma-alustyypistä, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on enemmän kuin 136 000 kg, lukuun ottamatta ICAOn asiakirjassa Doc 8643 luokassa SUPER (J) lueteltuja ilma-alustyyppejä;

M – KESKIRASKAS ilma-alustyypistä, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on vähemmän kuin 136 000 kg mutta enemmän kuin 7 000 kg;

L – KEVYT ilma-alustyypistä, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on 7 000 kg tai vähemmän.

Kyvykkyys koostuu seuraavista elementeistä:

a) ilma-aluksessa on asianmukaiset käyttökelpoiset laitteet,

b) laitteet ja kyvykkyys ovat oikeasuhteisia ohjaamomiehistön pätevyyteen nähden ja

c) tarvittaessa toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä.

Radioliikenne-, suunnistus- ja lähestymislaitteet sekä kyvykkyys

MERKITSE yksi kirjain seuraavasti:

N – ellei COM/NAV tai lähestymislaitteita kyseessä olevaa lentoreittiä varten ole tai ne eivät ole käyttökunnossa tai

S – mikäli ilma-aluksessa on standardi COM/NAV tai lähestymislaitteet kyseessä olevaa lentoreittiä varten ja ne ovat käyttökuntoiset ja/tai

MERKITSE yksi tai useampia kirjaimia ilmoittamaan ilma-aluksessa olevat käyttökuntoiset COM/NAV-lähestymislaitteet ja kyvykkyydet:

A	GBAS-laskeutumisjärjestelmä	**J7**	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV SBAS)	**K**	MLS
C	Loran C	**L**	ILS
D	DME	**M1**	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	**M2**	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	**M3**	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	**O**	VOR

G	GNSS. Mikäli jokin osa lennosta suoritetaan IFR-lentosääntöjen mukaisesti, tarkoitetaan Annex 10, Volume I -vaatimukset täyttävää GNSS-vastaanotinta
H	HF RTF
I	Inertiasuunnistus
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
P1	CPDLC RCP 400
P2	CPDLC RCP240
P3	SATVOICE RCP 400
P4–P9	Varattu RCP:lle
R	PBN hyväksytty
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM hyväksytty
X	MNPS hyväksytty
Y	VHF 8,33 kHz kanavavälin käyttövalmius
Z	Muut mukana olevat laitteet tai muu kyvykkyys

Kaikki aakkosnumeeriset merkit, joita ei ole mainittu edellä, on varattu.

Valvontalaitteet ja kyvykkyys

MERKIT-SE **N** ellei valvontalaitteita kyseessä olevaa lentoreittiä varten ole tai ne eivät ole käyttökunnossa

TAI

MERKIT-SE yksi tai useampi seuraavista tunnuksista (enintään 20 merkkiä) osoittamaan ilma-aluksessa olevat käyttökuntoiset valvontalaitteet ja/tai kyvykkyydet:

SSR-moodit A ja C

A – Transponderi – moodi A (4 numeroa – 4 096 koodia)

C – Transponderi – moodi A (4 numeroa – 4 096 koodia) ja moodi C

SSR-moodi S

E – Transponderi – moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin, painekorkeuden ja pidennetyn ADS-B-protokollan kyvykkyyden

H – Transponderi – moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin, painekorkeuden ja tehostetun valvonnan kyvykkyyden

I – Transponderi – moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin, mutta ei painekorkeuden kyvykkyyttä

L – Transponderi – moodi S, sisältäen ilma-aluksen kutsumerkin, painekorkeuden, pidennetyn ADS-B-protokollan ja tehostetun valvonnan kyvykkyyden

P – Transponderi – moodi S, sisältäen painekorkeuden, mutta ei ilma-aluksen kutsumerkin kyvykkyyttä

S – Transponderi – moodi S, sisältäen sekä painekorkeuden että ilma-aluksen kutsumerkin kyvykkyyden

X – Transponderi – moodi S ilman kutsumerkin tai painekorkeuden kyvykkyyttä

ADS-B

B1 – ADS-B ja erillinen 1 090 MHz:n ADS-B ”out”-valmius

B2 – ADS-B ja erillinen 1 090 MHz:n ADS-B ”out”- ja ”in”-valmius

U1 – ADS-B ”out”-valmius käyttäen UAT-lähetintä/vastaanotinta

U2 – ADS-B ”out”- ja ”in”-valmius käyttäen UAT-lähetintä/vastaanotinta

V1 – ADS-B ”out”-valmius käyttäen VDL Mode 4 -tekniikkaa

V2 – ADS-B ”out”- ja ”in”-valmius käyttäen VDL Mode 4 -tekniikkaa

ADS-C

D1 – ADS-C ja FANS 1/A -valmius

G1 – ADS-C ja ATN-valmius

Aakkosnumeeriset merkit, joita ei ole mainittu edellä, on varattu.

MERKITSE lähtöpaikan ICAO-nelikirjaintunnus, kuten esitetty asiakirjassa Doc 7910, *Location Indicators,*

TAI, ellei tällaista tunnusta ole annettu,

MERKITSE ZZZZ ja ILMOITA kohdassa 18

— lähtöpaikan nimi ja sijainti lyhenteen DEP/ jälkeen tai

— ensimmäinen piste reitillä tai radiomajakka lyhenteen DEP/ jälkeen, kun ilma-alus ei ole lähtenyt lentoon lentopaikalta,

TAI, – mikäli lentosuunnitelma vastaanotetaan ilma-aluksesta lennon aikana,

MERKITSE lyhenne AFIL ja ILMOITA kohdassa 18 sen ATS-yksikön sijaintipaikan ICAO-nelikirjaintunnus, josta täydentävän lentosuunnitelman tiedot ovat saatavissa, lyhenteen DEP/ jälkeen.

SEN JÄLKEEN, ILMAN KIRJAINVÄLIÄ,

MERKITSE arvioitu liikkeellelähtöaika (EOBT), jos lentosuunnitelma on esitetty ennen lähtöä, tai tosiasiallinen tai arvioitu saapumisaika sen reitin ensimmäiseen kohtaan, jota lentosuunnitelma koskee, jos lentosuunnitelma on vastaanotettu ilma-aluksesta lennon aikana.

MERKITSE *ensimmäinen matkalentonopeus* kohdan a mukaisesti ja *ensimmäinen matkalentokorkeus* kohdan b mukaisesti ilman kirjainväliä.

SITTEN MERKITSE reitin kulku nuolen jälkeen kohdan c mukaisesti.

a) *Matkalentonopeus (enintään 5 merkkiä)*

MERKITSE *todellinen ilmanopeus*, jota aiotaan noudattaa lentoreitin ensimmäisellä tai sen koko matkalento-osuudella, käyttäen seuraavia vaihtoehtoja:

kilometreinä tunnissa, käyttäen kirjainta K, jota seuraa neljä numeroa (esim. K0830), tai

solmuina, käyttäen kirjainta N, jota seuraa neljä numeroa (esim. N0485), tai

Mach-lukuna, asianomaisen ATS-yksikön niin määrätessä, kolmella numerolla lähimpänä Mach-yksikön sadasosana, jota edeltää kirjain M (esim. M082).

b) *Matkalentokorkeus (enintään 5 merkkiä)*

MERKITSE matkalentokorkeus lennettävän reitin alkuosuutta tai sen koko osuutta varten seuraavasti:

lentopintana kirjaimella F, jota seuraa kolme numeroa (esim. F085; F330), *tai*

toimivaltaisen viranomaisen niin määrätessä standardi-ilmakehään ja metrijärjestelmään perustuvana *lentopintana kymmeninä metreinä* kirjaimella S, jota seuraa neljä numeroa (esim. S1130), *tai*

korkeutena keskimääräisestä merenpinnasta satoina jalkoina kirjaimella A, jota seuraa kolme numeroa (esim. A045; A100), tai

korkeutena keskimääräisestä merenpinnasta kymmeninä metreinä kirjaimella M, jota seuraa neljä numeroa (esim. M0840), tai

valvomattomien VFR-lentojen osalta kirjaimilla VFR.

c) *Reitti (sisältäen nopeuden, lentokorkeuden ja/tai lentosääntöjen muutokset)*

Lennot ATS-reiteillä

MERKITSE — ensimmäiseen ATS-reittiin liittyvä piste, jota seuraa ATS-reitin tunnus silloin, kun lähtöpaikka on ATS-reitin varrella tai on liitetty siihen

TAI, — kun lähtöpaikka ei ole ATS-reitin varrella tai ei ole liitetty siihen, kirjainten DCT jälkeen paikka, jossa liitytään ensimmäiseen ATS-reittiin sekä ao. ATS-reitin tunnus.

SITTEN

MERKITSE — jokainen paikka, jossa nopeuden ja/tai lentokorkeuden muutoksen on suunniteltu alkavan, tai ATS-reitin vaihto ja/tai lentosääntöjen muutos,

JOTA SEURAA KAIKISSA TAPAUKSISSA

seuraavan ATS-reittiosuuden tunnus, vaikka se olisikin sama kuin edellinen,

TAI — kirjaimet DCT, mikäli lennon seuraava määräkohta on ATS-reitin ulkopuolella, ellei molempia paikkoja ole ilmaistu maantieteellisillä koordinaateilla.

Lennot ATS-reittien ulkopuolella

MERKITSE — määräkohdat, joiden väliset matkat eivät tavallisesti saa ylittää 30 minuutin lentoaikaa tai 370 km:n (200 NM:n) matkaa, sekä kaikki reittikohdat, jossa nopeuden tai lentokorkeuden muuttaminen, lentosuunnan muuttaminen tai lentosääntöjen vaihtaminen on suunniteltu tapahtuvaksi,

TAI, — jos toimivaltainen viranomainen niin määrää,

MÄÄRITTELE — maantieteellisten leveysasteiden 70°N (pohjoista) ja 70°S (eteläistä) välillä pääasiallisesti itä-länsisuunnassa tapahtuvien lentojen lentorata määräkohtina, jotka muodostuvat kokonaisten tai puolten leveysasteiden ja kymmenen asteen välein olevien pituusasteiden risteyskohdista. Edellä mainittujen leveysasteiden ulkopuolella lentorata tulee määritellä määräkohtina, jotka muodostuvat leveysasteiden ja normaalisti 20 asteen välein olevien pituusasteiden risteyskohdista. Määräkohtien välimatkojen ei tule, milloin mahdollista, ylittää yhden tunnin lentoaikaa. Muita määräkohtia tulee merkitä, mikäli tarpeelliseksi katsotaan.

Pääasiallisesti pohjois–eteläsuunnassa tapahtuvia lentoja varten lentorata määritellään määräkohtina, jotka muodostuvat kokonaisten pituusasteiden ja viiden asteen välein olevien leveysasteiden risteyskohdista.

MERKITSE — kirjaimet DCT peräkkäisten reittikohtien väliin, ellei molempia paikkoja ole ilmaistu maantieteellisillä koordinaateilla tai suunnalla ja etäisyydellä.

KÄYTÄ AINOASTAAN alempana kohdissa 1–5 olevia merkintöjä ja EROTA jokainen alakohta kirjainvälillä.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

Lennettävän reitin tai reittiosuuden koodattu tunnus, mukaan lukien tarvittaessa vakiotulo- ja lähtöreitin (STAR/SID) koodattu tunnus (esim. BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

Kohdalle annettu koodattu tunnus (2–5 merkkiä) (esim. LN, MAY, HADDY)

tai, ellei kohdalle ole annettu koodattua tunnusta, jokin seuraavista merkinnöistä:

— Vain asteina (7 merkkiä):

Kaksi numeroa, jotka ilmaisevat paikan maantieteellisen leveyden asteina, jota seuraa N (North) tai S (South). Tätä seuraa kolme numeroa ilmaisten paikan pituusasteina, jota seuraa E (East) tai W (West). Oikean merkkimäärän saamiseksi lisätään tarvittaessa nollia, esim. 46N078W.

— Asteina ja minuutteina (11 merkkiä):

Neljä numeroa, jotka ilmaisevat paikan maantieteellisen leveyden asteiden sekä minuuttien kymmen- ja ykköslukuina, jota seuraa N (North) tai S (South). Tätä seuraa viisi numeroa ilmaisten paikan pituusasteissa sekä minuuttien kymmen- ja ykköslukuina, jota seuraa E (East) tai W (West). Oikean merkkimäärän saamiseksi lisätään tarvittaessa nollia, esim. 4620N07805W.

— Suuntana ja etäisyytenä merkitsevästä pisteestä:

Merkitsevän pisteen tunnus, jota seuraa 3-numeroinen luku ilmaisten magneettisen suunnan kyseisestä paikasta ja 3-numeroinen luku ilmaisten etäisyyden meripeninkulmina (NM) samasta paikasta. Korkean leveysasteen alueilla, joilla toimivaltainen viranomainen katsoo, että magneettiseen suuntaan viittaaminen on epäkäytännöllistä, voidaan käyttää tosisuuntaa. Oikean merkkimäärän saamiseksi lisätään tarvittaessa nollia – esim. paikka, joka on 180°/40 NM etäisyydellä ”DUB” VOR:lta, on merkittävä seuraavasti: DUB180040.

(3) Change of speed or level (maximum 21 characters)

Paikka, jossa matkalentonopeuden muutos (vähintään 5 % TAS tai 0,01 Mach) tai lentokorkeuden muutos on suunniteltu alkavan, on merkittävä tarkalleen kohdan 2 mukaan. Tätä merkintää seuraa kauttaviiva sekä matkalentonopeus ja -lentokorkeus ilman kirjainväliä, merkittynä tarkalleen kohtien a ja b mukaan myöskin siinä tapauksessa, että vain toinen näistä suureista on muuttunut.

Esimerkkejä: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules (maximum 3 characters)

Paikka, jossa lentosääntöjen muutos on suunniteltu tapahtuvaksi, tulee merkitä yllä esitettyjen kohtien 2 ja 3 mukaisesti. Tätä seuraa kirjainväli ja yksi seuraavista merkinnöistä:

VFR, jos siirtyminen tapahtuu IFR-lennosta VFR-lentoon

IFR, jos siirtyminen tapahtuu VFR-lennosta IFR-lentoon

Esimerkkejä: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

Kirjain C, jota seuraa kauttaviiva; TÄMÄN JÄLKEEN paikka, jossa matkanousun on suunniteltu alkavan„ merkittynä tarkalleen kohdan 2 mukaan, jota seuraa kauttaviiva; TÄMÄN JÄLKEEN nopeus, jota noudatetaan matkanousun aikana, merkittynä tarkalleen kohdan a mukaan, jonka jälkeen ne kaksi lentopintaa, joiden välisessä ilmakerroksessa matkanousu tapahtuu, kumpikin lentopinta merkittynä tarkalleen kohdan b mukaan, tai se lentopinta, jonka yläpuolella matkanousu on suunniteltu tapahtuvaksi lisättynä sanalla PLUS. Merkinnät tehdään ilman kirjainväliä.

Esimerkkejä: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

Laskupaikka ja kokonaislentoaika (8 merkkiä)

MERKITSE laskupaikan ICAO-nelikirjaintunnus, kuten esitetty asiakirjassa Doc 7910, Location Indicators,

TAI, ellei paikkatunnusta ole annettu,

MERKITSE kirjaimet ZZZZ ja ILMOITA kohdassa 18 laskupaikan nimi ja sijainti lyhenteen DEST/ jälkeen.

SEN JÄLKEEN, ILMAN KIRJAINVÄLIÄ,

MERKITSE arvioitu kokonaislentoaika.

Määrävaralentopaikka

MERKITSE korkeintaan kahden määrävaralentopaikan ICAO-nelikirjantunnus, kuten esitetty asiakirjassa Doc 7910, Location Indicators,

TAI, ellei paikkatunnusta määrävaralentopaikalle tai -paikoille ole annettu,

MERKITSE kirjaimet ZZZZ ja ILMOITA kohdassa 18 määrävaralentopaikan nimi ja sijainti lyhenteen ALTN/ jälkeen.

Yhdys- ja kauttaviivoja saa käyttää vain jäljempänä kuvatulla tavalla.

MERKITSE **0** (nolla) jos mitään tietoja ei ole annettavana tähän kohtaan,

TAI muita tarpeellisia tietoja alla esitetyssä järjestyksessä käyttäen alla olevista valittavaa asiaankuuluvaa lyhennettä, jota seuraa kauttaviiva ja tarpeellinen teksti:

STS/ Syy, jonka takia ilma-alus pyytää ATS-yksikön erikoispalvelua, seuraavasti:

- **ALTRV**: korkeusvaraus ilmatilavarauksen yhteydessä suoritettavalle lennolle;
- **ATFMX**: lennolle, jonka toimivaltainen viranomainen on vapauttanut ilmaliikennevirtojen sääntelystä;
- **FFR**: palontorjuntaan liittyvä lento;
- **FLTCK**: suunnistuslaitteiden tarkastamiseen liittyvä mittauslento;
- **HAZMAT**: lennolle, joka kuljettaa vaarallisia aineita;
- **HEAD**: valtionpäämiehen tai muuten valtiollisesti tärkeän henkilön kuljetus;
- **HOSP**: lääketieteellisten viranomaisten ilmoittamalle sairaankuljetuslennolle;
- **HUM**: humanitäärisille lennoille;

MARSA: lennolle, jossa sotilaselin ottaa vastuun sotilasilma-alusten porrastamisesta;

MEDEVAC: hätätilanteisiin liittyvälle evakuointilennolle;

NONRVSM: ilma-aluksille, joita ei ole varustettu RVSM-laitteistolla ja joilla aiotaan liikennöidä RVSM-ilmatilassa;

SAR: etsintä- ja pelastuslennoille; ja

STATE: sotilas-, poliisi- tai tullitarkoituksiin suoritettavalle lennolle.

Muut syyt ATS-yksikön erikoispalveluun on merkittävä kohtaan ”RMK/”.

PBN/ RNAV- ja/tai RNP-kelpoisuuksien esittäminen. Merkitse lentoa vastaava määrä alla olevia lyhenteitä (enintään 8 lyhennettä eli yhteensä enintään 16 merkkiä).

RNAV-VAATIMUKSET

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	RNAV 2 kaikki sallitut anturit
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 kaikki sallitut anturit	**C3**	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	**C4**	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	**D1**	RNAV 1 kaikki sallitut anturit
B5	RNAV 5 INS tai IRS	**D2**	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	**D3**	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

RNP-VAATIMUKSET:

L1	RNP 4	**S1**	RNP APCH
		S2	RNP APCH BARO-VNAV:n kanssa
O1	Basic RNP 1 kaikki sallitut anturit		
O2	Basic RNP 1 GNSS	**T1**	RNP AR APCH RF:n kanssa (erityishyväksyntä vaaditaan)
O3	Basic RNP 1 DME/DME	**T2**	RNP AR APCH RF:n kanssa (erityishyväksyntä vaaditaan)
O4	Basic RNP 1 DME/DME		

Aakkosnumeeristen merkkien yhdistelmät, joita ei ole mainittu edellä, on varattu.

NAV/ Muut kuin kohdassa PBN/ esitetyt merkittävät navigointilaitteita koskevat tiedot, siten kuin toimivaltainen viranomainen vaatii.

Ilmoita GNSS-signaalin tarkennusmenetelmä tämän lyhenteen yhteydessä käyttäen kirjainväliä eri menetelmien välissä, esim. NAV/GBAS SBAS.

Ilmoita EURPRNAV, jos ilma-alukselle hyväksytty P-RNAV käyttää sijainnin laskemiseen yksinomaan VOR/DME:tä.

COM/ Muut kuin kohdassa 10 a esitetyt radiolaitteet ja -kelpoisuudet.

DAT/ Muut kuin kohdassa 10 a esitetyt datayhteydet ja -kelpoisuudet tai merkintä CPDLCX, joka ilmaisee vapautuksen CPDLC-ATN-B1-varustusvaatimuksesta.

SUR/ Muut kuin kohdassa 10 b esitetyt valvontalaitteet ja -kelpoisuudet. Ilmoita kaikki lentoa koskevat RSP-vaatimukset käyttäen lyhenteitä ilman kirjainväliä. Kun RSP-vaatimuksia on useita, ne erotetaan toisistaan kirjainvälillä. Esimerkki: RSP180 RSP400.

Merkitse EUADSBX, EUEHSX, EUELSX tai niiden yhdistelmä osoittamaan poikkeuksia, jotka on myönnetty SSR:n S-mooditranspondereilla tai ADS-B-lähettimillä varustamista koskevasta vaatimuksesta.

DEP/ Lähtöpaikan nimi ja sijainti, kun merkintää ZZZZ on käytetty kohdassa 13, tai sen ATS-yksikön ICAO-nelikirjaintunnus, josta täydentävän lentosuunnitelman tiedot ovat saatavissa, kun lyhennettä AFIL on käytetty kohdassa 13. Niiden lentopaikkojen osalta, joita ei mainita ilmailukäsikirjassa, ilmoitetaan sijainti seuraavasti:

Neljä numeroa, jotka ilmaisevat paikan maantieteellisen leveyden asteiden sekä minuuttien kymmen- ja ykköslukuina, jota seuraa N (North) tai S (South). Tätä seuraa viisi numeroa ilmaisten paikan pituusasteissa sekä minuuttien kymmen- ja ykköslukuina, jota seuraa E (East) tai W (West). Oikean merkkimäärän saamiseksi lisätään tarvittaessa nollia, esim. 4620N07805W (11 merkkiä).

TAI Suuntima ja etäisyys lähimmästä merkitsevästä pisteestä seuraavasti:

Merkitsevän pisteen tunnus, jota seuraa 3-numeroinen luku ilmaisten magneettisen suunnan kyseisestä paikasta ja 3-numeroinen luku ilmaisten etäisyyden meripeninkulmina (NM) samasta paikasta. Korkean leveysasteen alueilla, joilla toimivaltainen viranomainen katsoo, että magneettiseen suuntaan viittaaminen on epäkäytännöllistä, voidaan käyttää tosisuuntaa. Oikean merkkimäärän saamiseksi lisätään tarvittaessa nollia – esim. paikka, joka on 180°/40 NM etäisyydellä ”DUB” VOR:lta, on merkittävä seuraavasti: DUB180040.

TAI ensimmäinen piste reitillä (nimi tai LAT/LONG) tai radiomajakka, jos ilma-alus ei ole lähtenyt lentoon lentopaikalta.

DEST/ Laskupaikan nimi ja sijainti, jos kohtaan 16 on merkitty ZZZZ. Niiden lentopaikkojen osalta, joita ei luetella ilmailukäsikirjassa, ilmoitetaan sijainti LAT/LONG tai suuntimana ja etäisyytenä lähimmästä merkitsevästä pisteestä, kuten edellä kohdassa DEP/ kuvataan.

DOF/ Lennon lähtöpäivämäärä kuusinumeroisena (YYMMDD, jossa YY = vuosi, MM = kuukausi ja DD = päivä).

REG/ Ilma-aluksen kansallisuustunnus tai yleinen tunnus ja rekisteritunnus silloin kun se poikkeaa kohdassa 7 annetusta tunnuksesta.

EET/ Merkitsevät pisteet tai FIR-rajojen tunnuskohdat sekä arvioidut (lasketut) lentoajat näihin pisteisiin tai FIR-rajoihin, mikäli alueelliset lennonvarmistussopimukset niin vaativat tai toimivaltainen viranomainen niin määrää.

Esimerkkejä: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ SELCAL-koodi, mikäli ilma-aluksella on ao. varustus.

TYP/ Ilma-alustyyppi/-tyypit ja tarvittaessa ilman kirjainväliä lukumäärä numerona tyyppimerkinnän eteen silloin, kun lyhennettä ZZZZ on käytetty kohdassa 9.

Esimerkki: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Ilma-aluksen osoite (kuudesta heksadesimaalimerkistä koostuvana aakkosnumeerisena koodina), jos toimivaltainen viranomainen niin vaatii. Esimerkki: "F00001" on pienin ICAOn hallinnoimaan osioon sisältyvä ilma-aluksen osoite.

DLE/ Viive tai odotus reitillä merkitsemällä ne merkitsevät pisteet reitillä, joilla viiveen suunnitellaan esiintyvän, sekä odotusaika käyttäen neljää numeroa (hhmm).

Esimerkki: DLE/MDG0030

OPR/ ICAOn ilma-alusten käyttäjälle antama yhtiötunnus tai nimi, jos eri kuin ilma-aluksen tunnus kohdassa 7.

ORGN/ Sanoman lähettäjän 8-kirjaiminen AFTN-osoite tai muut asiaankuuluvat yhteystiedot, jos lentosuunnitelman lähettäjä on vaikea tunnistaa, siten kuin toimivaltainen viranomainen vaatii.

PER/ Ilma-aluksen suoritusarvot asiakirjan Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I – Flight Procedures mukaisella yhdellä kirjaimella, mikäli toimivaltainen viranomainen niin määrää.

ALTN/ Määrävaralentopaikan tai -paikkojen nimet, kun merkintää ZZZZ on käytetty kohdassa 16. Niiden lentopaikkojen osalta, joita ei luetella ilmailukäsikirjassa, ilmoitetaan sijainti LAT/LONG tai suuntimana ja etäisyytenä lähimmästä merkitsevästä pisteestä, kuten edellä kohdassa DEP/ kuvataan.

RALT/ Reittivaralentopaikkojen ICAO-nelikirjaintunnukset, kuten esitetty asiakirjassa Doc 7910, Location Indicators, tai jos sellaista ei ole, reittivaralentopaikkojen nimet. Niiden lentopaikkojen osalta, joita ei luetella ilmailukäsikirjassa, ilmoitetaan sijainti LAT/LONG tai suuntimana ja etäisyytenä lähimmästä merkitsevästä pisteestä, kuten edellä kohdassa DEP/ kuvataan.

TALT/ Lähtövaralentopaikkojen ICAO-nelikirjaintunnukset, kuten esitetty asiakirjassa Doc 7910, Location Indicators, tai jos sellaista ei ole, lähtövaralentopaikkojen nimet. Niiden lentopaikkojen osalta, joita ei luetella ilmailukäsikirjassa, ilmoitetaan sijainti LAT/LONG tai suuntimana ja etäisyytenä lähimmästä merkitsevästä pisteestä, kuten edellä kohdassa DEP/ kuvataan.

RIF/ Lentoreittiä koskevat tiedot muuttuvalle laskupaikalle, jota seuraa ao. laskupaikan ICAO-nelikirjaintunnus. Muuttuvaa reittiä varten tulee saada uusi selvitys lennolla.

Esimerkkejä: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Lentoa varten vaadittava pienin kiitotienäkyvyys 3-numeroisena.

RFP/ Korvaavan lentosuunnitelman järjestysnumero merkitsemällä Q ja sen jälkeen korvaavan reittisuunnitelman iteraatio yhdellä numerolla.

Esimerkki: RFP/Q2.

RMK/ Selväkieliset lisämerkinnät toimivaltaisen viranomaisen niin vaatiessa tai tarvittaessa.

Toiminta-aika

Kohtaan E/ MERKITSE polttoainemäärän mukainen toiminta-aika neljällä numerolla (tunnit ja minuutit).

Henkilöluku

Kohtaan P/ MERKITSE ilma-aluksessa olevien henkilöiden kokonaislukumäärä (miehistö ja matkustajat) toimivaltaisen viranomaisen niin vaatiessa. MERKITSE lyhenne TBN (ilmoitetaan), mikäli tämä lukumäärä ei ole tiedossa lentosuunnitelmaa laadittaessa.

Hätä- ja pelastusvarusteet

R/	(RADIO) YLIVIIVAA U, jos UHF-taajuus 243,0 MHz ei ole käytettävissä. YLIVIIVAA V, jos VHF-taajuus 121,5 MHz ei ole käytettävissä. YLIVIIVAA E, jos ilma-aluksessa ei ole hätälähetintä (ELT).
S/ (PELASTUSVARUSTEET)	YLIVIIVAA kaikki kohdat, jos ilma-aluksessa ei ole pelastusvarusteita. YLIVIIVAA P, jos ilma-aluksessa ei ole pelastusvarusteita arktisia olosuhteita varten. YLIVIIVAA D, jos ilma-aluksessa ei ole pelastusvarusteita aavikko-olosuhteita varten. YLIVIIVAA M, jos ilma-aluksessa ei ole meripelastusvarusteita. YLIVIIVAA J, jos ilma-aluksessa ei ole pelastusvarusteita viidakko-olosuhteita varten.
J/ (PELASTUSLIIVIT)	YLIVIIVAA kaikki kohdat, jos ilma-aluksessa ei ole pelastusliivejä. YLIVIIVAA L, jos pelastusliivejä ei ole varustettu valoilla. YLIVIIVAA F, jos pelastusliivejä ei ole käsitelty heijastavalla aineella. YLIVIIVAA U tai V tai molemmat kuten edellä kohdassa R/ ilmaisemaan pelastusliivien radiolaitteet, jos sellaisia on.
D/ (PELASTUSLAUTAT) (LUKUMÄÄRÄ)	YLIVIIVAA D ja C, jos ilma-aluksella ei ole pelastuslauttoja, tai MERKITSE ilma-aluksessa olevien pelastuslauttojen lukumäärä ja (KANTAVUUS) – MERKITSE kokonaishenkilömäärä, jonka ilma-aluksessa olevat pelastuslautat pystyvät kantamaan, ja (KATE) – YLIVIIVAA merkintä C, jos pelastuslautat eivät ole katettuja, ja (VÄRI) – MERKITSE ilma-aluksessa olevien pelastuslauttojen väri.
A/ (ILMA-ALUKSEN VÄRI JA MERKINNÄT)	MERKITSE ilma-aluksen väri ja sen huomattavat merkinnät.
N/ (LISÄMERKINNÄT)	YLIVIIVAA merkintä N, jos lisätietoja ei ole, tai ILMOITA muut ilma-aluksessa olevat pelastusvälineet tai muut ilmoitettuja pelastusvälineitä koskevat lisätiedot.
C/ (ILMA-ALUKSEN PÄÄLLIKKÖ)	MERKITSE ilma-aluksen päällikön nimi.

2.3 Laatija

MERKITSE	lentosuunnitelman laatineen yksikön, liikennöitsijän tai henkilön nimi.”