

Kommenttikooste

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom in vastaus
Yleinen kommentti	Aii Airspace Design pitää AGA M2-1 luonnosta pääasiassa hyvänä. Määräys vaikuttaa kohdentuvan perustellusti ja se on aiempaa määräystä tarkempi. Määräysluonnos vaikuttaa laaditun huolellisesti ja sen perustana käytetyt kansainvälisesti standardit käyvät ilmi tekstistä.	Aii Airspace Design	Traficom kiittää kommentista.
1.7	Määräysluonnoksen teksti: " Lentopaikan pitäjän on toimitettava alkuperäiset ja päivitettyt tiedot ilmaliikennepalveluiden tarjoajan edellyttämässä muodossa ja tarkkuudessa. " pitää sisällään olettam an, että ilmaliikennepalveluiden tarjoaja olisi aina myös AIP:n julkaisusta vastaava AIS-palveluntarjoaja. Vaikka olettama vastaakin nykyistä tilannetta Suomessa, ei tällaista olettamaa tulisi nähdäksemme sisällyttää valmisteilla olevaan ilmailumääräykseen. Esim. AIP:n julkaisusta vastaava AIS-palveluntarjoaja ei välttämättä ole "ilmaliikennepalveluiden tarjoaja". Ilmailutiedotuspalvelun tuottajana/tuottajina toimivaa/toimivia organisaatiota tulisi ohjata ilmailuviranomaisen toimesta. Käsityksemme mukaan nyt käytetty sanamuoto "[tieto toimitettava]... ilmaliikennepalveluiden tarjoajan edellyttämässä muodossa ja tarkkuudessa" saattaa johtaa tilanteeseen, jossa AIS-palveluntuottaja voi esittää	Aii Airspace Design	Kohdan tekstiä on tarkennettu ilmailutiedotuspalveluista vastaavan palveluntarjoajan osalta (AIS).

	perusteettomia tai vääransuhtaisia vaatimuksia tiedon muodolle ja tarkkuudelle. Ehdotamme kohdan sisällön korvaamista viittauksilla asiaa koskeviin kansainvälisiin standardeihin ja suosituksiin.		
1.7 ja 2.1	Määräysluonnoksen kohdan 1.7 sisällön suhde jää epäselväksi kohdan 2.1.1 sisältöön. Ketä tarkoitetaan loppukäyttäjällä ja millä tavoin ilmailutiedotusjärjestelmässä julkaistavien tietojen tarkkuus ja vaadittava eheys tarkalleen ottaen on ajateltu määriteltävän? Ehdotamme tarkempaa määrittelyä ja viittauksia asiaa koskeviin kansainvälisiin standardeihin ja suosituksiin.	Aii Airspace Design	Kohdan tekstiä on tarkennettu viittauksella tietojen tarkkuus ja eheysvaatimukseen (ICAO:n PANS-AIM, Doc 10066, liite 1.).
1.1 ja muut kohdat	Nyt kehitystyön kohteena oleva ilmailumääräys AGA M2-1 on huomattavasti tarkempi, laajempi ja yksityiskohtaisempi kuin vastaava valvomattomia lentopaikkoja koskeva AGA M1-1. Kuitenkin myös jälkimmäisen määräyksen soveltamisalaan kuuluvilla lentopaikoilla on käynnistynyt erilaisia kehityshankkeita mm. liittyen mittarilähestymismenetelmien suunnitteluun ja julkaisemiseen. Käsityksemme mukaan AGA M2-1 määräyksen tarkentaminen johtaa osaltaan tarpeeseen pikaisesti tarkentaa myös AGA M1-1 määräystä. Pidämme hyvänä, että AGA M2-1 -määräysluonnos pitää sisällään viittauksen ICAO doc 8168 PANS-OPS:iin lentomenetelmien suunnittelua ohjaavana standardina. Katsomme kuitenkin, että asian	Aii Airspace Design	Kommentti koskee voimassa olevaa AGA M1-1 määräystä. Traficom pyrkii huomioimaan esitetyn kommentin, kun em. määräystä mahdollisesti päivitetään tulevaisuudessa. Toki tällöinkin varataan toimijoille mahdollisuus kommentoida aiottua muutosta.

	<p>selkeyttämiseksi ilmailumääräyksessä tulisi selkeästi myös määritellä, että lentomenetelmiä voi suunnitella vain EU-sääntelyn mukaan hyväksytyt lentomenetelmien suunnitteluorganisaatio (vaikka ilmailulaki sinänsä tällaisen vaatimuksen sisältääkin). Huomautamme, että tällä hetkellä voimassa oleva ilmailumääräys AGA M1-1 ei pidä sisällään vaatimuksia (IFR-)lentomenetelmien suunnittelun perustana olevista suosituksista ja standardeista. Vaikuttaakin siltä, että tällä hetkellä AGA M1-1 soveltamisalaan kuuluvien lentopaikkojen (mittari-)lentomenetelmiä ei ilmailumääräysten mukaan tarvitse olla ICAO doc 8168 PANS-OPS mukaan suunniteltuja. Mikäli määräysympäristö kehittyy siten, että AGA M2-1 pitää sisällään eksplisiittisen vaatimuksen suunnitella lentomenetelmät ICAO doc 8168 PANS-OPS mukaan, mutta AGA M1-1:stä vastaava vaatimus edelleen puuttuisi, niin tulkinnalle, jonka mukaan AGA M1-1 soveltamisalaan kuuluville lentopaikoille suunniteltavien lentomenetelmien kohdalla ei tarvitse noudattaa PANS-OPS:ia on entistä selkeämpi peruste. Oletamme, että tämä ei ole Traficomien tarkoituksena, joten ehdotamme että tilanne korjataan kokonaisuudessaan myös AGA M1-1 osalta.</p>		
1.1	<p>Ehdotamme tarkennettavaksi PinS -menetelmiä koskevaa osiota: Standardistossa PinS-menetelmät jaotellaan kahteen kategoriaan näkölento-osuuden perusteella: "Proceed VFR" lennetään VFR-lentosääntöjen</p>	Aii Airspace Design	<p>Määritelmä on kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen Liitteen 14 osan II (Annex 14 Vol II) luvun 1 määritelmä kuten kohdassa 1.1 Määritelmät kerrotaan. Määritelmässä on myös viittaus ICAO:n dokumenttiin Procedures for Air Navigation Services -</p>

	<p>edellyttämien vaatimusten mukaisesti ja "Proceed visually" mahdollistaa lentoonlähdon ja lähestymisen myös VFR-olosuhteita huonommissa olosuhteissa. PinS-menetelmä voidaan perustaa myös lähtöjä varten. Näiden osalta ilmeisesti puuttuvat määritelmät luonnoksesta, vaikka valojärjestelmät ym. vaatimukset näyttäisivät myös lähtöjä, joista liitytään PinS-menetelmään. Ehdotamme määräystä tarkennettavan lähtömenetelmien osalta.</p>		<p>Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168). Määritelmiin on tehty lisäys koskien määritelmää "PinS-visuaalisegmentti (<i>Point-in-space (PinS) visual segment</i>)".</p>
<p>1.6.3 ja luku 4</p>	<p>Toivoisimme, että määräysluonnoksen kohdan 1.6.3 ja luvun 4 vaatimusten suhdetta muuhun lainsäädäntöön voitaisiin selkeyttää. Käsitteemme mukaan nykyinen kansallinen sääntely-ympäristö lentoesteiden osalta jättää mahdollisesti epäselväksi tai määrittelemättömäksi sen millainen vaikutus olemassa olevalla tai rakennettavalla (helikopteri-)lentopaikalla on sen ympäristöön. Tai toisinpäin: millainen vaikutus (helikopteri-)lentopaikan läheisyyteen rakennettavalla rakennuksella /rakennelmalla on (helikopteri-)lentopaikkaan ja sen toimintaedellytyksiin. Eri tahojen oikeudet ja velvoitteet (helikopteri-)lentopaikkojen ympäristöön mahdollisesti syntyvien lentoesteeksi luokiteltavien rakenteiden, rakennusten yms. kaipaavat täsmenämistä.</p>	<p>Aii Airspace Design</p>	<p>Kohdan 1.6.3 on tarkoitus painottaa lentopaikan pitäjän vastuuta seurata ja arvioida lentopaikan ympäristössä sekä sen vaikutusalueella olevan este- tai muun toimintaympäristön vaikutusta lentopaikan toiminnalle. Kohdassa on tuotu myös esiin lentopaikan pitäjän vastuuta arvioida mahdollisten lentoesteiden vaikutusta lentopaikan toimintaan lentoesteprosessiin liittyen (lentoesteistä lausuminen, mahdolliset ilmailujulkaisujen tarpeellisuus).</p>
<p>1.6.3</p>	<p>Ehdotamme täsmennettäväksi lentopaikan pitäjän velvoitteita ja tehtäviä lentopaikan esteympäristön valvonnassa sekä lentomenetelmien ylläpidon osalta. Tällä</p>	<p>Aii Airspace Design</p>	<p>Määräystä sovelletaan siviili-ilmailuun käytettäviin vain helikoptereille tarkoitettuihin ei-mittarilentopaikkoihin, joilla lentotoimintaan voi liittyä PinS menetelmiä</p>

	<p>hetkellä toimialalla vaikuttaa olevan epäselvyyksiä sen osalta millä tavoin mittarilentomenetelmien ylläpitoa tulisi tehdä tai miten käytännössä esteympäristöä on mahdollista hallita. Ehdotamme, että mittarilentomenetelmien osalta tarkennetaan lentomenetelmien käyttöönottoon sekä ylläpitoon liittyvien tehtävien sisältö ja lentomenetelmän elinkaariylläpitoon liittyvät tehtävät. (Ref ICAO doc 9906</p>		<p>lähestymisessä tai lentoonlähdössä (ks. kappale 1.2. Soveltamisala).</p>
	<p>CopterPoint Oy lausuu näkemyksensä muutosehdotuksesta kahdesta eri näkökulmasta tarkasteltuna. Ensisijaisesti näkökulma on kokemus helikopterikenttien rakentamisen konsultoinnista. Toisaalta FinnHEMS Oy toimeksiannosta on sisällytetty lausuntoon mukaan huomioita maantasosten helikopterikenttien pelastustoiminnan tasosta. Muutoksen laajuus on laaja verrattuna aikaisempaan määräykseen. Lausuttavana olevan määräyksen sisältö noudattelee pitkälti voimassa olevan ICAO:n Annex 14 Vol II:n sisältöä. On kuitenkin huomattava, että nykyinen ICAO:n standardi on muuttunut kohti ns. "objective standardia", joka aiheuttaa sen, että kansallisella määräyksellä on aikaisempaa voimakkaammin ohjattava kansallista toimintaa. Tämän vuoksi tämän lausunnon muutosehdotukset sisältävät useita yksityiskohtia. Muutokseen annettu lausuntoaika on ollut haastava ja varsin rajallinen. CopterPoint voi tarvittaessa pyynnöstä selventää ja tarkentaa kantojaan määräykseen liittyen. Määräys sisältää</p>	<p>CopterPoint Oy / FinnHEMS Oy</p>	<p>Tämä määräys ei koske helikopterilentopaikkoja tai näiden osia, jotka sijaitsevat lentopaikoilla ja jotka kuuluvat EASA-asetuksen (EU) 2018/1139 ja sen nojalla annetun komission asetuksen (EU) 139/2014 (lentopaikka-asetus) soveltamisalaan (ks. kappale 1.2. Soveltamisala). Traficom on kommenttien perusteella muuttanut vaatimusta maanvaraisille helikopterilentopaikoille niin, että sammutuslaitteisto voidaan toteuttaa vaihtoehtoisella tavalla riskiarviointiin perustuen.</p>

	<p>merkittävän muutoksen pelastustoiminnan näkökulmasta katsottuna. Vaatimus korotettujen helikopterikenttien pelastuspalvelutasosta ja sammutusjärjestelmästä on hyvä ja parantaa sairaaloiden turvallisuustasoa merkittävästi. Sen sijaan maan tasossa sijaitsevien helikopterikenttien pelastustoiminnan osalta FinnHEMS Oy on haasteellisessa tilanteessa. Sen nykyisistä seitsemästä tukikohdasta kuusi toimii lentoasemien yhteyteen rakennetuissa tukikohdissa. Kelloniemen tukikohta Kuopiossa toimii omalla helikopterikentällään. Lentoasemien osalta pelastustoiminnan taso vaihtelee lentoasemittain. AIP:n mukaan pelastustoimiluokka CAT 5 löytyy jokaiselta FinnHEMS:n tukikohdan lentoasemalta, mutta lähtökohtaisesti pelastuspalvelu on saatavilla ainoastaan aikataulun mukaisen reittiliikenteen aikana. Hiljaisin tukikohtapaikkakunnista on Seinäjoen lentoasema, jossa reittiliikenne on erittäin vähäistä. FinnHEMS Oy:n näkemyksenä onkin, että AGAM2-1 määräyksen tulisi ohjata pelastustoimintavaatimuksia yhdenmukaisesti sekä lentoasemilla että erillisissä helikopterikentillä (kuten esimerkiksi EFFH Kelloniemessä). Toiminnallisesti olisi mielekkäintä, että pelastustoimiluokkaa ja sen vaatimuksia ohjaisivat operatiiviset määräykset.</p>		
<p>Kohta 6.3.2</p>	<p>"Korotettu helikopterilentopaikka on varustettava kiinteällä vaahtosammutuslaitteistolla ja riittäväillä</p>	<p>Päijät-Hämeen hyvinvointialue</p>	<p>Määräyksessä on huomioitu helikopterin kokoon perustuva riski ja sen vaatimien sammutteiden määrä tulipalotilanteessa. Helikopterilentopaikan tulee arvioida</p>

	<p>pelastustoiminnan järjestelyillä. Lisäsammutteen on oltava jauhesammutin tai vaihtoehtoisesti kaasusammutin ja määrien taulukon 6-3 mukaiset.” EFPL on korotettu helikopterilentopaikka, joten siellä edellytetään kiinteää vaahtosammutuslaitteistoa sekä riittävää pelastustoiminnan järjestämistä. EFPL palo- ja pelastusturvallisuuden asiantuntija arvioi, että ainoastaan sammutuslaittoistolla saavutetaan kaikissa olosuhteissa riittävän nopea toimintavalmius ja teho. Helikopterilentopaikat tulisi viranomaisen toimesta kuitenkin asettaa eri riskiluokkiin ja tehdä riskiarvio, jotta vältettäisiin eri lentopaikoista tehtävien riskiarvioiden subjektiivisuus ja lentopaikkoja koskevat vaatimukset olisivat tasavertaisia. Riskiluokkien perusteella tulisi määritellä sammutuskalusto. Päijät-Hämeen keskussairaalassa liikenne on vähäistä, alle 10 operaatiota vuodessa. Kuitenkin lentopaikan rakenne ja kantavuus mahdollistaa myös NH90 laskeutumisen. Vähäisen liikenteen lentopaikkaa tulisi käsitellä määräyksessä eri tavoin kuin lentopaikkaa, jossa operaatioita on päivittäin ja määrän vuoksi myös poikkeamien todennäköisyys kasvaa. Päijät-Hämeen keskussairaalan osalta olemme kuitenkin tunnistanee, että vähäisen operaatiomäärän vuoksi nousee lentoturvallisuuden kannalta riski, että toimintamallit eivät välttämättä ole vakiintuneita, eikä lentopaikka saa riittävästi huolellista huomiota esimerkiksi ylläpidossa ja toimintatapojen harjoittelussa. Suurimpana</p>		<p>toiminnasta aiheutuvia riskejä ja järjestää toiminta mahdollisimman turvalliseksi sekä kirjata turvallisuutta parantavat toimenpiteet pelastussuunnitelmaan. Kiinteistöön kohdistuvat helikopteritoiminnasta aiheutuvat riskit tulee kirjata kiinteistön pelastussuunnitelmaan.</p>
--	---	--	--

	<p>riskinä epäonnistuneen laskun aiheuttaman kopterin kovan iskeytymisen tai kaatumisen ja sen seurauksena tulipalon ja palavan polttoaineen leviämisen. Palon sammuttaminen ja henkilöiden pelastaminen on erittäin epätodennäköistä, jos toimintaan ryhdytään ilman tarvittavia suojavälineitä, sammutusvälineitä ja koulutusta. Tästä seuraa riskin kasvaminen siihen, että palo leviää sairaalarakennuksen rakenteisiin, aiheuttaen näin tulipalon rakennuksessa ja samalla toisen erittäin haasteellisen sammutus- ja evakuointitehtävän. Kopterin iskeytyessä tai kaatuessa alustaan myös erilaisten heitteiden aiheuttama riski on todellinen.</p> <p>Helikopterilentopaikan sijainti on keskeinen asiakasvirtojen näkökulmasta: sairaalan pääsisäänkäynti sijaitsee lentopaikan vieressä. Tilanteessa on myös mahdollisuus, että kopteri ensi kosketuksen jälkeen tippuu ohi laskualustasta ja se tulee pelastussuunnitelmassa ottaa huomioon.</p> <p>Ainoastaan sammutuslaitteistolla saavutetaan kaikissa olosuhteissa riittävän nopea toimintavalmius ja teho, oli kopterin syttymissyy mikä tahansa, kun kopteri pysyy alustalla. Pelkästään henkilöiden suorittamaan sammuttamiseen ei välttämättä kyetä tuuliolosuhteiden tai muiden olosuhteiden vuoksi. (Henkilöt eivät pysty lähestymään kohdetta lämmön, savun, yms. vuoksi)</p> <p>Pelastuslaitoksen toimintavalmiusaika kohteeseen on liian pitkä ja siten pelastuslaitoksen kalustoon ja henkilöstöön ei</p>		
--	---	--	--

	<p>voi tukeutua ensitoimissa. Pelastusohjeistus "Pelastusohjeistus tulee laatia helikopterilentopaikalle, siinä suunnitellaan varautuminen erilaisiin onnettomuuksiin ja suunnitellaan koordinaatio eri toimijoiden välillä tarvittavan pelastustoiminnan järjestämiseksi. Pelastusohjeisto sisältää myös riskiarvion, jossa määritellään tarvittavat muut pelastustoimintaan tarvittavat työkalut ja suojarusteet pelastustoimintaan osallistuville." Vanhassa 2013 päivitetystä ohjeesta on seuraavanlainen ohje kaikelle mahdolliselle tapahtumalle laskupaikalla. Pelastusohjeistus tulee päivittää. Suunnitelmassa tulee ottaa huomioon mahdolliset arvioitavat riskitapahtumat ja niihin tehdä selkeät toimintamallit. Suunnitelmassa arvioidaan riittävät suojarusteet, sammutusvälineet, koulutus ja henkilöstön määrä. Pelastussuunnitelma ja toimintaohje kentälle tulee kouluttaa asianosaisille ja osaamisen varmentaminen tapahtuu riittävän usein tapahtuvan harjoittelun ja aineistoon perehtymisen kautta. Yleisesti ottaen sairaalalentopaikkojen haasteena on operaatioiden ja resurssien niukkuus, minkä vuoksi suurten teknisten muutosten toteuttaminen lentopaikalle tuo omat lisähaasteensa ja vaihtoehtoisesti tulee miettiä lentopaikan sulkemista. Kahden ääripään väliin tulisi sovittaa kohdekohtaisesti ratkaisu, minkä suunnittelu ilman viranomaisen tukea ja ohjausta on haastavaa.</p>		
--	---	--	--

<p>1.2</p>	<p>Kohdassa 1.2 Soveltamisala, todetaan: "Tätä ilmailumääräystä sovelletaan siviili-ilmailuun käytettäviin vain helikoptereille tarkoitettuihin ei-mittarilentopaikkoihin, joilla lentotoimintaan voi liittyä PinS-menetelmiä lähestymisessä tai lentoonlähdessä. ". Mittarilentopaikka tai ei-mittarilentopaikkatermejä ei kuitenkaan ole selkeästi määritelty säädöksissä.</p>	<p>Fintraffic Lennonvarmistus Oy</p>	<p>Mittarihelikopterilentopaikat, joilla on käytössä ei-tarkkuus ja/tai tarkkuuslähestymismenetelmiä tai mittarilentoonlähtömenetelmiä, ovat rajattu tämän määräyksen soveltamisalan ulkopuolelle. Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen Liitteen 14 osa II (Annex 14 Vol II) ei myöskään erikseen määritä näitä. Siinä annetut tekniset eritelmit koskevat yhtä lailla mittarihelikopterilentopaikkoja. Sen liitteessä (Appendix) annetaan tiettyjä tarkennuksia koskien mittarihelikopterilentopaikkojen teknisiä eritelmiä.</p>
<p>4.2</p>	<p>Kohdassa 4.2 edellytetään määrittämään tietyt esterajoituspinnat. Niiden toimittamista Liikenne- ja viestintävirastolle ei kuitenkaan edellytetä kohdissa 1.4 tai 1.5, joissa on määritelty helikopterilentopaikan rakentamis- tai pitolupaa varten esitettäviä tietoja. Aiheesta on jo aiemmin muissa yhteyksissä lausuttu: Ilman näitä tietoja ei (Fintrafficin käsityksen mukaan) voi muodostua muun yhteiskunnan toimintaa rajoittavia tai siinä huomioitavia alueita, joita tarvitaan esimerkiksi kaavoituksessa. Viranomaisen ylläpitämille paikkatiedoille on asetettu lainsäädännössä erityisiä vaatimuksia, asetus 1282/2009. Tarkat, yleisessä paikkatietoformaattissa olevat tiedot esterajoituspintojen sijainneista ja korkeuksista tulisi siten sisältyä hakemukseen. Näiden pohjalta muodostuisi viranomaisen ylläpitämä paikkatietoaineisto.</p>	<p>Fintraffic Lennonvarmistus Oy</p>	<p>Helikopterilentopaikan esterajoituspintojen määrittäminen ja vaikutukset kuuluvat helikopterilentopaikan pitäjälle. Lentopaikan pitäjän on seurattava lähiympäristön estetilannetta sekä arvioitava uusien rakennusten ja rakennelmien vaikutusta lentopaikkansa lentoturvallisuuteen sekä sen käytettävyyteen. Lentopaikan pitäjän on kyettävä arvioimaan lentoestelupaa edellyttävien esteiden vaikutus lentopaikalleen lentoestelausuntoa ja lentoesteluvan käsittelyä varten.</p> <p>Määräyksen kohtaa 1.4 i) täydennetään seuraavasti: Lentopaikan lentoonlähtöpinta, lähestymispinta, sekä tarvittaessa siirtymäpinta.</p>

	<p>Ennen ilmailulain mahdollisten muutosten voimaantulusta Fintraffic toimii kuten tähänkin asti. Fintrafficin lentoestelausunnossa ilmoitetaan esteen suunta ja etäisyys suhteessa lähellä sijaitsevan helikopterilentopaikan HRP:hen.</p>	<p>Fintraffic Lennonvarmistus Oy</p>	<p>Ilmailulaki on muuttunut 1.10.2023 (158 § Lentoesteet). Lainmuutoksen myötä lentoestelupa- ja lausuntoprosessi on muuttunut.</p>
	<p>Määräyksessä olisi Fintraffic ANS:n mielestä hyvä mainita, että tietojen toimittaminen ilmailutiedotusjärjestelmään edellyttää sopimuksen tekemistä AIS-palveluntarjoajan kanssa riittävän ajoissa AIRAC-vaatimusten täyttämiseksi. Määräyksessä olisi hyvä olla perustiedot AIRAC-järjestelmän edellyttämistä aikatauluista</p>	<p>Fintraffic Lennonvarmistus Oy</p>	<p>Kohdassa 1.7 Ilmailutiedotusjärjestelmään toimitettavat tiedot, on todettu: Lentopaikan pitäjän on toimitettava tiedot ilmailutiedotuspalveluista (AIS) vastaavan palveluntarjoajan edellyttämässä muodossa ja tarkkuudessa. AIRAC-järjestelmän vaatimusten täyttämisen määreet ja vaatimukset (aikataulut, tarkkuus, yms.) ovat AIS-palveluntarjoajan tiedotettava ja valvottava.</p>
	<p>Määräyksessä on esitetty joitakin tiedon laatuvaatimuksia, ei kuitenkaan kattavasti. Määräykseen olisi hyvä lisätä viittaus Suomessa sovellettavaan Data Catalogueen (EASA, ICAO tai kansallinen).</p>	<p>Fintraffic Lennonvarmistus Oy</p>	<p>Ks. edellinen vastaus.</p>
	<p>Määräyksessä olisi hyvä määritellä tarkemmin ilmailutiedotusjärjestelmään toimitettava tietosisältö huomioiden tiedon mallinnus tietojärjestelmiin. Tämä on tarpeen, jotta kaikilla osapuolilla on yhtenäinen käsitys mitä tietoja tulee toimittaa ja julkaista, missä muodossa ne toimitetaan, miten ne mallinnetaan ja miten ne näkyvät ilmailutiedotustuotteissa käyttäjille. Riittääkö esimerkiksi pelkän mittapisteen sijainnin ilmoittaminen, vai onko ilmoitettava myös TLOF/FATO sijainnit. Lisäksi on tarkennettava</p>	<p>Fintraffic Lennonvarmistus Oy</p>	<p>Ks. edellinen vastaus.</p>

	mitä muita tietoja on ilmoitettava (esim. FATO/TLOF tunnuksset, suunnat, kynnykset, keskipisteet jne.)		
	Estetietojen toimittaminen tulisi kytkeä kansallisen esterekisterin perustamiseen tietojen eheyden ja yhtenäisyyden varmistamiseksi. Estetietojen toimittaminen julkaistavaksi ei onnistu nykyisellä toimintamallilla. Tarve tulisi huomioida uuden kansallisen esterekisterin toteuttamisessa.	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Ilmailulaki on muuttunut 1.10.2023 (158 § Lentoesteet). Lainmuutoksen myötä lentoestelupa- ja lausuntoprosessi on muuttunut.
	Määräyksen kohta 1.7 "k) lentopaikan laskeutumiskartta, sektorit, esteet sektoreissa ja merkittävät esteet 1 km säteellä", tulisi Fintraffic ANS:n näkemyksen mukaan jättää pois, koska se ei ole ICAO:n vaatimusten mukainen karttatuote eikä siten kuulu ilmailutiedotusjärjestelmässä julkaistavaksi.	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Ilmailutiedotuspalveluista (AIS) vastaava palveluntarjoaja voi itse rajata mitä tietoa se julkaisee saamista tiedoistaan edellyttäen, että ilmailutiedotusjärjestelmän edellyttämät vaatimukset täyttyvät.
	Heliflite Oy pitää hyvänä kehitystä, jossa erityisesti helikopterilentopaikoille, joille on suunniteltu tai suunnitellaan tulevaisuudessa PinS -menetelmiä, kohdistetaan nykyistä yksityiskohtaisempia vaatimuksia. Samalla Heliflite Oy kuitenkin ilmaisee huolensa siitä, että melko matalan käyttöasteen helikopterilento-paikoilla ei kyetä täyttämään määräysluonnoksen sisältämiä vaatimuksia. Käsityksemme mukaan määräysluonnoksen voimaantulo sellaisenaan nostaisi joidenkin helikopterilentopaikkojen osalta vaatimustasoa sellaiseksi, että taso koettaisiin kentän pitäjien (usein esim. pieniä kuntia) toimesta liian korkeaksi ja tämä johtaisi	Heliflite Oy	Määräyksen tarkoituksena on ajantasaistaa virallisten ja pitoluvallisten helikopterilentopaikkojen tekniset eritelmiä ajan mukaisiksi tietyn siirtymäajan puitteissa. Liikenne- ja viestintävirasto voi perustellusta hakemuksesta antaa luvan poiketa määräyksen vaatimuksista. Hakijan on esitettävä kattava turvallisuustarkastelu poikkeushakemuksen tueksi.

	helikopterilentopaikan sulkemiseen. Tällaisia lentopaikkoja käsityksemme mukaan ovat esim. jotkin Pohjois-Suomen alueen helikopterilentopaikat. Heliflite Oy:n käsityksen mukaan tällaisten lentopaikkojen sulkeminen saattaisi johtaa esim. tilapäisilentopaikkojen käyttöön, joka taas kokonaisvaikutuksiltaan saattaa osoittautua kielteiseksi kehitykseksi.		
1.8	Kohdan tekstiä tulisi tarkentaa. Tällä hetkellä teksti vaikuttaa hieman sille, että Traficom pyrkii luomaan itselleen toimivaltaa tai oikeuksia pelkällä määräystekstin lisäyksellä, ilman että tekstin sisältö perustuu mihinkään laajempaan asian arviointiin. Nähdäksemme asia tulee määritellä tarkemmin lopulliseen määräykseen. Vertailua voisi tehdä esim. lentokoneilla harjoitettavan vesilentotoiminnan ja vesilentotoimintaan käytettävien paikkojen suhteen: Onko vastaavaa kriteeristöä käytössä tai edes harkittu? Pohjois-Suomen alueella näkökulmaa on pidettävä erityisen relevanttina.	Heliflite Oy	Kohta 1.8 viittaa alueisiin, joita käytetään helikopterilentotoimintaan ilman, että aluetta on hyväksytty helikopterilentopaikaksi (ei pitolupaa). Näiden osalta ongelmatilanteissa mahdolliset käytön rajoitukset tai erikoisehdot tarkastellaan aina tapauskohtaisesti.
1.7	Huomina, että mahdollisimman paljon tietoa laskupaikkoihin liittyen pitäisi olla saatavissa AIP:stä (AD 3.1). Nykyisellään tiedot ovat puutteelliset ja ohjeistus hajanainen esimerkiksi Meilahden osalta.	Maavoimien esikunta	AIP:hen tietojen sisältö, tarkkuus ja ajantasaisuus on lentopaikan pitäjän vastuulla (kohdat: 1.6.2 ja 1.7). AIS vastaa myös omalta osaltaan, että lentopaikan pitäjä toimittaa heille tiedot ilmailutiedotusjärjestelmän vaatimusten mukaisesti.
5.2.3.4, 5.2.3.5 ja 5.2.3.6	Nämä kohdat on kirjoitettu epäselvästi ja ristiriitaisesti. Kohdassa 4 sallitaan merkintä yhdellä numerolla, mutta kohdissa 5 ja 6 vaaditaan merkintä desimaalin tarkkuudella.	Maavoimien esikunta	Kohdan määritelmiä on tarkennettu ja korjattu kirjoitusvirhe.

	<p>Lisäksi kohdassa 5 että 6 on sanamuoto "on ilmoitettava". Kohdat voisi yhdistää, jolloin asia olisi selkeämmin ymmärrettävä.</p> <p>Muutosehdotus: 5.2.3.4 Suurimman sallitun massan merkinnän on koostuttava yhden, kahden tai kolmen numeron muodostamasta luvusta. 5.2.3.5 Suurin sallittu massa voidaan ilmoittaa tonneina (1000 kg). Tällöin merkintä on ilmoitettava kokonaislukuna, pyöristettävä alaspäin lähimpään 1000 kg:aan ja merkittävä t-kirjaimella. Esim. "9 t". 5.2.3.6 Suurin sallittu massa voidaan ilmoittaa myös pyöristettynä lähimpään 100 kg:aan. Tällöin merkintä on ilmoitettava yhden desimaalin tarkkuudella, pyöristettävä alaspäin lähimpään 100 kg:aan ja merkittävä t-kirjaimella. Esim. "9,1 t" tai "10,9 t". 5.2.3.6 Kun suurin sallittu massa on ilmoitettu desimaalin tarkkuudella, desimaalipilkku on merkittävä 30 cm neliöllä.</p>		<p>Kyse on suurimman sallitun massan (MTOM) ilmoittamisen tarkkuudesta, joka kerrotaan merkintätavalla.</p> <p>Jos suurin sallittu massa on kerrottu tonnina (1000 kg) tarkkuudella niin se ilmoitetaan ilman desimaalia (9 t).</p> <p>Jos taas suurin sallittu massa on kerrottu 100 kg:n tarkkuudella niin se ilmoitetaan yhdellä desimaalilla (9,1 t).</p> <p>Kohdan määritelmiä on tarkennettu ja korjattu kirjoitusvirhe.</p>
--	---	--	--