

## **ANS M1-1: Suomessa sovellettavat ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen tarjontaa koskevat säännöt**

### **Määräyksen tausta ja säädösperusta**

Komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/373 ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta on muutettu asetuksella (EU) 2020/469<sup>1</sup>. Asetuksessa 2017/373 ja sitä muuttavassa asetuksessa on annettu toimivaltaiselle viranomaiselle, joka Suomessa on ilmailulain 3 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto, mahdollisuus päättää eräistä asetuksen velvoitteista kansallisesti. Tällaisista seikoista määrätään Suomessa ilmailumääräyksellä ANS M1-1.

Muutosasetus 2020/469 tulee pääosin sovellettavaksi 27. tammikuuta 2022. Siinä annetaan toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuus määrätä toisin tietyistä ilmaliikennepalvelun tarjoajia koskevista organisaatio- ja teknisistä vaatimuksista tai täydentää niitä kansallisella tasolla (asetuksen liite IV, osa ATS). Lisäksi toimivaltaiselle viranomaiselle annetaan tehtäväksi määrittää lentomenetelmäsuunnittelussa käytettävät suunnittelukriteerit sekä määrätä tarvittaessa toisin lennonjohtoalueen alarajasta (asetuksen liite XI, osa FPD ja sen lisäys 1).

Tämän vuoksi ilmailumääräystä ANS M1-1 olisi muutettava sen määrittämiseksi, miltä osin ja millä tavoin asetuksessa säädettyyn toimivaltaisen viranomaisen harkintavaltaan kuuluvista asioista määrätään Suomessa. Määräyksessä tuodaan esiin myös ne kohdat, joiden osalta Suomessa ei ole katsottu tarpeelliseksi poiketa asetuksen säännöksistä. Määräys annetaan hyvissä ajoin ennen kuin muutosasetus 2020/469 tulee sovellettavaksi, jotta toimijoille jää riittävästi aikaa valmistautua vaatimusten täyttämiseen. Vaatimus lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajien hyväksyntätodistuksista seuraa suoraan EU-asetuksesta ja tulee sovellettavaksi 27. tammikuuta 2022 alkaen. Kansallisessa määräyksessä määritetään ne suunnittelukriteerit, joita menetelmien laadinnassa on noudatettava, sekä milloin menetelmälle vaaditaan viranomaisen hyväksyntä.

Määräystä lukiessa on huomioitava, että määräyksessä on määrätty vain niistä asioista, jotka on osoitettu toimivaltaisen viranomaisen päätettäväksi asetuksessa (EU) 2017/373 ja muutosasetuksessa 2020/469 tai niiden liitteissä. Määräyksessä ei määrätä sellaisista asioista, jotka osoitetaan toimivaltaisen viranomaisen ratkaistavaksi EASA:n määrittelemissä hyväksyttävissä toimintamenetelmissä (Acceptable Means of Compliance, AMC). Tätä perustellaan sillä, että EASA:n määrittelemän hyväksyttävän toimintamenetelmän lisäksi on mahdollista hakea toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä vaihtoehtoiselle toimintatavalle (Alternative Means of Compliance, AltMoC) eikä kansallisella määräyksellä voida tehdä AMC:ssa kuvattua menettelyä ainoaksi hyväksyttäväksi toimintatavaksi. Jos jokin AMC-kohta edellyttää kannanottoa viranomaiselta, asiasta voidaan julkaista soveltamisohje.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa muutetun määräyksen ilmailulain 105 §:n nojalla, jonka mukaan virasto antaa lentoturvallisuuden ja ilmailun sujuvuuden edellyttämät ilmatilan ja ilmaliikenteen hallintaa sekä lennonvarmistuspalvelua koskevat tarkemat määräykset, jotka perustuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä Eurocontrolin normeihin ja suosituksiin. Saman pykä-

<sup>1</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/469, annettu 14 päivänä helmikuuta 2020, asetusten (EU) N:o 923/2012, (EU) N:o 139/2014 ja (EU) 2017/373 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja, ilmatilan rakenteiden suunnittelua ja tietojen laatua ja kiitotieturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 73/2010 kumoamisesta (EUVL L 104, 3.4.2020, s. 1–243).

län mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa myös ilmatilan ja ilmaliikenteen hallintaa sekä lennonvarmistuspalvelua koskevan Euroopan unionin lainsäädännön edellyttämät täydentävät määräykset. Tällaisia kansallista täydentämistä edellyttäviä säännöksiä on asetuksen (EU) 2017/373 liitteissä III-V ja XIII, joissa tietyt seikat jätetään kansallisen toimivaltaisen viranomaisen päätettäväksi tai tarkemmin määrättäväksi.

Määräyksen ANS M1-1 vastainen toiminta voi johtaa ilmailulain 14 luvussa säädettyihin hallinnollisiin seuraamuksiin. Näitä ovat mm. lennonvarmistuspalvelun tarjoajalle annettava huomautus tai varoitus (147 §) sekä luvan muuttaminen, rajoittaminen tai peruuttaminen (148 §).

## Määräyksen valmistelu

Määräyksen muutoshanke käynnistettiin 23.3.2021 julkaistulla määräyshankepäättökäällä. Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajan näkemyksiä tehtävistä valinnoista on kuultu jo valmistelun aikana. Tämän lisäksi määräysluonnoksesta järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi noin viiden viikon pituinen lausuntokierros, jonka aikana luonnosta on mahdollista kommentoida myös viraston sisäisesti.

## Lausuntopalaute

*(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)*

## Arvio määräyksen vaikutuksista

Siltä osin kuin määräyksessä ei oteta kansallisesti käyttöön EU-asetuksesta poikkeavia vaatimuksia, sillä ei ole vaikutuksia asiakkaiden tai viranomaisen toimintaan, vaan vaikutukset seuraavat suoraan asetuksesta. Asetuksen lähtökohtaisista vaatimuksista poikkeavia, kansallisesti määriteltyjä vaatimuksia ehdotetaan otettaviksi käyttöön kohdissa 2.2.1.2 (VHF-hätätaajuuden käyttö ja saatavuus), 2.2.1.3 (taustaviestinnän ja ääniympäristön tallentaminen), 2.2.1.8 (lennonjohtopalvelun toiminta; selvitys oman porrastuksen säilyttämiseen), 2.2.1.9 (erityis-VFR:n salliminen), 2.2.1.10 (lentotiedotuspalvelun laajuus), 2.2.1.11 (lähestymisalueen automaattinen tiedotuspalvelu; korkeusmittarin asetuksen ilmoittaminen) ja 2.2.1.13 (pelastuskeskuksille ilmoittaminen).

Näistä kohdassa 2.2.1.2 nimettäisiin asetuksessa säädetyn lisäksi myös AFIS-yksikkö paikaksi, jossa hätätaajuuden on oltava käytettävissä. Tämä ei poikkea nykytilanteesta. Lisäksi hätätaajuus vaadittaisiin myös muille kuin kansainvälisille lentopaikoille. Vaatimus ei kuitenkaan vaikuta nykyisten lentopaikkojen toimintaan.

Kohdassa 2.2.1.3 vaadittaisiin 27.1.2022 alkaen taustaviestinnän ja ääniympäristön tallentamista ilmaliikennepalveluyksiköissä, joilla on enemmän kuin 50 000 kansainvälistä IFR-operaatiota vuodessa. Suomessa tällaisia yksiköitä ovat Helsinki-Vantaan lentoaseman lähi- ja lähestymislennonjohto sekä Suomen aluelennonjohtokeskus. Näissä yksiköissä on jo valmiudet tallennusten toteuttamiseen, joten vaatimuksesta ei aiheutuisi uusia kustannuksia ilmaliikennepalvelun tarjoajalle tai lentoaseman pitäjälle. Muissa ilmaliikennepalveluyksiköissä tallennusvaatimus tulisi noudatettavaksi viiden vuoden siirtymäajan jälkeen 27.1.2027. Siirtymäajan ansiosta tallennuslaitteiden asennukset voitaisiin ajoittaa muutoinkin tehtävien uudistustöiden yhteyteen. Asennuksista aiheutuu kustannuksia lentoaseman pitäjälle. Tallennuslaitteiden asennukset olisi mahdollista suorittaa ilmaliikennepalveluyksikön palveluaikojen ulkopuolella, jolloin yksikön toimintaa ei tarvitsisi tätä varten keskeyttää. Tallennusvaatimukset helpottavat onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa ja sitä kautta edistävät turvallisuutta.

Kohdassa 2.2.1.8 sallitaan IFR-lentojen osalta porrastuksesta luopuminen ja selvitys oman porrastuksen säilyttämiseen lennon nousu- tai laskeutumisvaiheessa samoin

edellytyksin kuin tähänkin asti. Asiasta on jo aiemmin määrätty määräyksessä OPS M1-1, joten nykytila ei muutu. Vastaavasti OPS M1-1:ssä on määrätty myös kohdassa 2.2.1.9 mainitusta erityis-VFR-lentojen sallimisesta lähialueella yöllä. OPS M1-1:een sisältyy myös kohdassa 2.2.1.11 tarkoitettu vaatimus korkeusmittarin asetuksen ilmoittamisesta saapuvalle ilma-alukselle, joten kansalliset vaatimukset säilyvät ennallaan näiltäkin osin.

Kohdan 2.2.1.10 mukaisesti AFIS-yksikön on ohjattava ajoneuvojen ja henkilöiden liikkumista liikennealueella samojen vaatimusten mukaisesti kuin valvotuilla lentopaikoilla. Nykyinen käytäntö ei tältä osin muutu.

Kohdan 2.2.1.13 vaatimus hälytystilanteen ilmoittamisesta 5 minuutin kuluessa arvioidusta laskeutumisajasta poikkeaa Fintraffic Lennonvarmistuksen nykyisin käyttämästä hälytysohjeesta sikäli, että ohjeen mukaan hälytystilanteesta olisi ilmoitettava jo 3 minuutin kuluessa. Traficom kuitenkin katsoo, että jos Fintraffic pitää kolmen minuutin aikarajaa turvallisuuden kannalta perusteltuna, määräyksessä mainittu enimmäisaika ei estä nykyisen käytännön jatkamista, eikä hälytysohjeita tarvitse muuttaa.

Lentomenetelmien suunnittelu muuttuu luvanvaraiseksi suoraan EU-asetuksen 2020/469 vaikutuksesta. Lentomenetelmien suunnittelukriteerien osalta määräyksessä viitataan samoihin ICAOn asiakirjoihin kuin asetuksen AMC-materiaalissa, joten asiaan ei liity kansallisia lisävaatimuksia. Määräyksen mukaan kuitenkin siviili-ilmailussa käytettäväksi tarkoitetun lentomenetelmän suunnittelijan on hankittava menetelmälle viranomaisen hyväksyntä, ellei ICAO-asiakirjojen vaatimuksia voida suoraan noudattaa, ottaen huomioon myös Suomen ilmailukäsikirjassa ilmoitetut eroavuudet (differenssit). Asetuksen kohdan FPD.OR.100 mukaan menetelmille on tarvittaessa saatava toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä. Mahdollisesti tarvittavien menetelmähyväksyntöjen hakemisesta aiheutuu lentomenetelmäsuunnittelijoille hallinnollista taakkaa, mutta ICAOn ohjeistuksesta poikkeavien menetelmien tarkastelu ja hyväksyntä viranomaisen toimesta varmistaa osaltaan turvallisuutta. Viranomaisen tehtävänä on myös määrittää prosessit menetelmähyväksyntöjen hakemista ja myöntämistä varten. Lentomenetelmän hyväksyntäpäätös tulee olemaan maksullinen, ja sille määritellään hinta Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetussa asetuksessa. Tällä hetkellä Suomessa on kaksi toimijaa, jotka suunnittelevat lentomenetelmiä.

Määräysmuutoksella ei ole vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

## **Yksityiskohtaiset perustelut**

*Kumottavan määräyksen kohta 2.2.1.1 (ATS.TR.100):* Kohta ATS.TR.100 on muutosasetuksessa 2020/469 muutettu siten, ettei se enää sisällä toimivaltaisen viranomaisen harkintavaltaan kuuluvia asioita. Vanhan kohdan ATS.TR.100 sisältö on siirretty kohtaan ATS.TR.160. Tästä syystä aiemman määräyksen kohta 2.2.1.1 on poistettu.

*Kohta 2.2.1.1:* Asetukseen 2017/373 muutosasetuksella 2020/469 lisätyn kohdan ATS.OR.400 c) mukaan jos lentotiedotuspalvelun antamisessa, lentopaikan lentotiedotuspalvelu (AFIS) mukaan luettuna, käytetään ilma-aluksen ja maa-aseman välistä kaksisuuntaista suoraa puhe- tai tiedonsiirtoyhteyttä, ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on järjestettävä tallennusvälineet kaikille tällaisille ilma-aluksen ja maa-aseman välisille viestintäkanaville, *ellei toimivaltainen viranomainen ole toisin määrännyt.*

Suomessa jo nykyisellään sekä lennonjohtoelimet että AFIS-yksiköt tallentavat kaikki operatiiviset viestintäkanavat. Tältä osin ei katsota tarpeelliseksi määrätä toisin, vaan jatkossakin on tarpeen tallentaa yhtenäisesti sekä AFIS- että lennonjohdon kanavat.

*Kohta 2.2.1.2:* Lisätyn kohdan ATS.OR.405 b) mukaan ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on tarjottava 121.500 MHz:n taajuus (1) kaikissa aluelennonjohtokeskuksissa ja

lentotiedotuskeskuksissa; (2) kansainvälisiä lentopaikkoja ja kansainvälisiä varalentoaikoja palvelevissa lähilennonjohdoissa ja lähestymislennonjohtoyksiköissä; sekä (3) *missä tahansa toimivaltaisen viranomaisen nimeämässä muussa paikassa*, jos tämän taajuuden tarjoaminen katsotaan tarpeelliseksi hätäkutsujen välittömän vastaanottamisen varmistamiseksi tai a alakohdassa määritettyjä tarkoituksia varten.

Suomessa nimettäisiin asetuksessa säädettyjen paikkojen lisäksi AFIS-yksikkö paikaksi, jossa edellytetään 121.500 MHz:n taajuutta. Lisäksi määräyksessä otetaan huomioon, että jatkossa voisi olla myös muita kuin kansainvälisen liikenteen lentopaikkoja, joilla hätätaajuus on tarpeen, ja tästä syystä vaadittaisiin 121.500 MHz:n taajuus kaikissa lähi- ja lähestymislennonjohtoyksiköissä. Liikenne- ja viestintävirasto pitää perusteltuna, että kaikissa ilmaliikennepalvelua antavissa yksiköissä on hätätaajuus käytössä.

*Kohta 2.2.1.3:* Lisätyn kohdan ATS.OR.460 a) mukaan *ellei toimivaltainen viranomainen ole toisin määrännyt*, ilmaliikennepalveluyksiköissä on oltava laitteet, jotka tallentavat taustaviestintää ja ääniympäristöä tapauksen mukaan lennonjohtajan, lennontiedottajan tai AFIS-virkailijan työpisteissä ja jotka kykenevät säilyttämään tallennetut tiedot vähintään 24 viimeisen toimintatunnin ajalta.

Suomessa katsotaan tarkoituksenmukaiseksi edellyttää taustaviestinnän ja ääniympäristön tallentamista heti asetuksen soveltamisen alkaessa niissä ilmaliikennepalveluyksiköissä, joilla on enemmän kuin 50 000 kansainvälistä IFR-operaatiota vuodessa. Kriteeri on sama, joka on asetettu englannin kielen käytölle ATS-yksikön ja ilma-alueen välisessä viestinnässä EU-asetuksen 923/2012 (Euroopan yhteiset lentosäännöt) kohdassa SERA.14015 ja sen mukaisesti kansallisessa ilmailumääräyksessä OPS M1-1. Tällaisia yksiköitä ovat tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lentoaseman (EFHK) lähi- ja lähestymislennonjohto sekä Suomen aluelennonjohto.

Muissa ilmaliikennepalveluyksiköissä tallennusvaatimukset tulisivat sovellettaviksi viiden vuoden siirtymäajan jälkeen. Vaikka muissa kuin suurimmissa ilmaliikennepalveluyksiköissä lennonjohtaja tai -tiedottaja normaalisti työskentelee yksin, taustaviestinnän ja ääniympäristön tallennuksen avulla voitaisiin saada tietoa esimerkiksi liikennetilanteen koordinoinnista vuoronvaihdon yhteydessä. Viiden vuoden siirtymäaika mahdollistaa asennustöiden ajoittamisen muiden uudistushankkeiden yhteyteen. Lisäksi sen avulla varmistetaan, etteivät valmisteilla olevien etälennonjohtohankkeiden toteutuessa investoinnit jäisi lyhytaikaisiksi niiden lentoasemien osalta, joiden ilmaliikennepalvelut siirtyisivät pysyvästi etälennonjohtokeskukseen. Traficom katsoo, että etälennonjohtokeskukselle olisi jatkossa tarkoituksenmukaista asettaa samat tallennusvaatimukset kuin aluelennonjohtokeskukselle. Tätä varten määräystä on tarpeen päivittää, kun etälennonjohtojärjestelyjen yksityiskohdat tarkentuvat.

*Kohta 2.2.1.4:* Lisätyn kohdan ATS.OR.505 a) mukaan ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on varmistettava, että lentotiedotuskeskuksille ja aluelennonjohtokeskuksille toimitetaan liitteessä V olevan MET.OR.245 kohdan f alakohdassa säädetyt säätiedot niin, että erityistä painoa annetaan sääparametrin huononemiselle tai odotettavissa olevalle huononemiselle heti, kun se voidaan määrittää. Näiden raporttien ja ennusteiden on katettava lentotiedotusalue tai lennonjohtoalue *sekä toimivaltaisen viranomaisen mahdollisesti määrittämiä muita alueita*.

Suomessa ei pidetä tarpeellisena määrätä lentotiedotusalueen tai lennonjohtoalueen lisäksi muita alueita, jotka sääraporttien ja -ennusteiden tulisi kattaa.

*Kohta 2.2.1.5:* Lisätyn kohdan ATS.OR.515 a) mukaan ilmaliikennepalvelujen tarjoajan on varmistettava, että lähilennonjohdolle ja, *jollei toimivaltainen viranomainen toisin määrää*, AFIS-yksiköille toimitetaan liitteessä V olevan MET.OR.242 kohdan a alakohdassa säädetyt säätiedot niiden valvomasta lentopaikasta.

Suomessa ei katsota tarpeelliseksi määrätä asetuksesta poiketen, ettei AFIS-yksiköille tarvitsisi toimittaa kyseisen kohdan mukaisia säätietoja.

*Kohta 2.2.1.6:* Lisätyn kohdan ATS.TR.155 f) mukaan *jollei toimivaltainen viranomainen ole toisin määrännyt*, kunkin asianmukaisesti varustetun ATS-yksikön on todennettava näytöllä näkyvä painekorkeuteen perustuva lentokorkeustieto vähintään kerran ilma-aluksen avauskutsun yhteydessä tai, jos tämä ei ole mahdollista, mahdollisimman pian avauskutsun jälkeen.

Suomessa tähän asiaan on otettu kantaa jo ilmailumääräyksen OPS M1-1, Suomessa sovellettavat lentosäännöt, kohdassa 2.27, Painekorkeuteen perustuvat tiedot. Tässä kohdassa määrätään EU-asetuksen 923/2012 (Euroopan yhteiset lentosäännöt) kohdan SERA.13010 b) perusteella, että lennonjohtoyksikön velvollisuudesta varmistaa lennonjohtajan näytöllä näkyvä lentokorkeustieto ei ole määrätty toisin. Kohta SERA.13010 b) on nyt käsiteltävän asetuksen (EU) 2017/373 kohdan ATS.TR.155 f) kanssa saman sisältöinen. Liikenne- ja viestintävirasto ei pidä jatkossakaan tarpeellisenä määrätä painekorkeuteen perustuvan lentokorkeustiedon vahvistamisesta asetuksen vaatimuksista poikkeavasti.

*Kohta 2.2.1.7:* Lisätyn kohdan ATS.TR.160 mukaan *toimivaltainen viranomainen voi määrätä osastossa B mainittuihin nähden ylimääräisiä tai vaihtoehtoisia ehtoja ja menetelmiä*, joita ilmaliikennepalveluyksiköiden on sovellettava ilmaliikennepalvelujen tarjoamisessa *koelentoja varten*.

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, ettei koelentotoimintaa harjoiteta Suomessa siinä laajuudessa, että se edellyttäisi ilmaliikennepalvelussa ylimääräisiä tai vaihtoehtoisia ehtoja ja menetelmiä. Tästä syystä asiasta ei määrätä asetuksen vaatimuksista poiketen.

*Kohta 2.2.1.8:* Lisätyn kohdan ATS.TR.210 b) mukaan lennonjohtoyksiköiden antamien selvitysten avulla on porrastettava (1) kaikki lennot keskenään ilmatilaluokissa A ja B; (2) IFR-lennot keskenään ilmatilaluokissa C, D ja E; (3) IFR-lennot VFR-lentoihin ilmatilaluokassa C; (4) IFR-lennot erityis-VFR-lentoihin; sekä (5) erityis-VFR-lennot keskenään, *ellei toimivaltainen viranomainen ole toisin määrännyt*.

Lento voidaan kuitenkin selvittää säilyttämään oma porrastus tietyllä lennon osalla alle 3 050 metrin (10 000 jalan) korkeudessa nousu- tai laskeutumisvaiheessa päivällä näkösäälöolosuhteissa, jos ilma-aluksen ohjaaja sitä pyytää ja toisen ilma-aluksen ohjaaja sen hyväksyy ja *jos toimivaltainen viranomainen on niin määrännyt ensimmäisen alakohdan 2 alakohdassa tarkoitetun tilanteen osalta ilmatilaluokissa D ja E*.

Suomessa ei katsota tarpeelliseksi määrätä erityis-VFR-lentojen porrastamisesta toisin kuin asetuksessa. Näin on määrätty myös määräyksen OPS M1-1 kohdassa 2.17 yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen kohdan SERA.8005 osalta, joka on saman sisältöinen kohdan ATS.TR.210 b) kanssa. Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt 5 alakohdasta poikkeuksen, jossa on sallittu erityis-VFR-lentojen porrastuksesta luopuminen sotilasilma-alusten, Rajavartiolaitoksen ilma-alusten ja lääkintähelikopterien välillä, mutta tämän poikkeuksen laajentamiselle siviili-ilmailuun ei nähdä tarvetta.

Mitä tulee alakohdassa 2 tarkoitettuun IFR-lentojen väliseen porrastukseen, porrastuksesta luopuminen ja selvitys oman porrastuksen säilyttämiseen sallitaan lennon nousu- tai laskeutumisvaiheessa samoin edellytyksin kuin tähänkin asti. Asiasta on jo aiemmin määrätty samalla tavoin EU-lentosääntöjen kohdan SERA.8005 osalta määräyksen OPS M1-1 kohdassa 2.17. Nykytila ei näin ollen muutu.

*Kohta 2.2.1.9:* Lisätyn kohdan ATS.TR.270 a) mukaan erityis-VFR-lennoille voidaan antaa lennonjohtoselvityksellä lupa liikennöintiin lähialueella. Lukuun ottamatta tilanteita, joissa toimivaltainen viranomainen antaa luvan helikopterilennoille erityistapauksissa, kuten poliisilennot, lääkintälennot, etsintä- ja pelastustoiminta ja palontorjunta, on noudatettava seuraavia lisäehtoja: (1) erityis-VFR-lentoja voidaan suorittaa vain päiväsaikaan, *ellei toimivaltainen viranomainen toisin salli*.



Suomessa on jo aiemmin määräyksen OPS M1-1 kohdassa 2.13 määrätty yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen kohdan SERA.5010 osalta, että erityis-VFR-lennon lähi-alueella saa suorittaa myös yöllä. Saman periaatteen noudattamista on tarkoitus jatkaa.

*Kohta 2.2.1.10:* Lisätyn kohdan ATS.TR.305 f) mukaan *jos toimivaltainen viranomaisiin määrää*, AFIS-yksikön on ohjattava ajoneuvojen ja henkilöiden liikkumista liikennealueella kaikkien tai joidenkin ATS.TR.240 kohdan säännösten mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, ettei maa-ajoneuvojen liikenteen johtaminen AFIS-yksiköissä poikkea lennonjohtokenttien maaliikenteen johtamisesta. Näin ollen kohdan ATS.TR.240 säännöksiä on kokonaisuudessaan tarkoituksenmukaista soveltaa myös AFIS-yksiköihin, mikä myös vastaa nykyistä käytäntöä.

*Kohta 2.2.1.11:* Lisätyn kohdan ATS.TR.320 a) 6) mukaan kun puhe-ATIS- tai D-ATIS-palvelua tai molempia annetaan [...] (6) asianomaisen ilmaliikennepalveluyksikön on ilmoitettava käytettävä korkeusmittarin asetus vastatessaan 5 alakohdassa tarkoitettuun sanomaan tai, jos kyseessä on saapuva ilma-alus, *muuna toimivaltaisen viranomaisen mahdollisesti määräämänä ajankohtana*.

Asiaan on otettu kantaa jo aiemmin määräyksen OPS M1-1 kohdassa 2.21 yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen kohdan SERA.9010 2) ii) osalta, joka on saman sisältöinen kohdan ATS.TR.320 a) 6) kanssa. Tämän määräyskohdan mukaan käytettäessä ATIS-tiedotteita kohdennetuissa pyyntö-/vastauslähetyksissä asiaankuuluvan ilmaliikennepalveluyksikön on aina, kun ilma-alukselle annetaan puhe-ATIS ja/tai D-ATIS-palvelua, ilmoitettava käytettävä korkeusmittarin asetus saapuvalla ilma-alukselle silloin, kun ilma-alukselle annetaan selvitys laskeutumiseen siirtopinnan alapuolelle. Viimeisin korkeusmittariasetus on lisäksi ilmoitettava silloin, kun ilma-alukselle annetaan selvitys lähestymiseen, ellei ole tiedossa, että ilma-alus on saanut viimeisimmän korkeusmittariasetuksen. Määräyksessä ANS M1-1 noudatetaan samaa periaatetta.

*Kohta 2.2.1.12:* Lisätyn kohdan ATS.TR.325 mukaan *jos toimivaltainen viranomaisiin määrää*, VOLMET-lähetykset HF- tai VHF-taajuudella tai D-VOLMET-palvelu tai kaikki nämä on annettava, käyttäen radiopuhelinliikenteen vakiosanontoja.

Määräyslunnonkseen ehdotetaan, ettei VOLMET-lähetyksiä vaadittaisi, koska tämä on asetustekstissäkin oletuksena, ellei toimivaltainen viranomaisiin määrää. **Lausuntokierroksella kuitenkin selvitetään vielä VOLMET-lähetysten käyttöastetta ja tarpeellisuutta nykypäivänä** ja tehdään valinta kansalliseen määräykseen saatujen vastausten perusteella.

*Kohta 2.2.1.13:* Lisätyn kohdan ATS.TR.405 a) 2) mukaan lukuun ottamatta ATS.TR.420 kohdan a) alakohdassa määrättyjä tapauksia, ilmaliikennepalveluyksiköiden on annettava pelastuskeskuksille välittömästi seuraavat ilmoitukset, kun ilma-aluksen katsotaan olevan hätätilassa, sanotun kuitenkin rajoittamatta muita olosuhteita, joissa ilmoitus voi olla suositeltava: [...] (2) Hälytystilanne, kun kyseessä on jokin seuraavista tilanteista: i) epävarmuustilanteen aikana ei ole yrityksiä huolimatta saatu yhteyttä ilma-alukseen tai muista lähteistä ei ole saatu uusia tietoja; ii) ilma-alus on selvitetty laskuun eikä laskeudu 5 minuutin kuluessa arvioidusta laskeutumisajasta eikä yhteyttä ilma-alukseen ole uudelleen saatu; iii) *AFIS-lentopaikoilla toimivaltaisen viranomaisen määräämissä olosuhteissa*; iv) on saatu tietää ilma-aluksen toimintakyvyn heikentyneen, muttei kuitenkaan siinä määrin, että pakkolasku on todennäköinen; v) ilma-aluksen tiedetään tai uskotaan olevan tilanteessa, jossa sen toimintaan on puututtu laittomasti.

Asetuksen kohdassa ATS.TR.405 a) 2) ii) lennonjohtoelimille säädetty 5 minuutin aikaraja hälytystilanteesta ilmoittamiseen on linjassa ICAO Annex 11:n kohdassa 5.2.1 b) 2) määritetyn aikarajan kanssa. Tästä syystä Suomessa pidetään perusteltuna noudattaa pelastuskeskuksille ilmoittamisessa AFIS-elinten osalta samaa vaatimusta kuin lennonjohtoelimille. Koska AFIS-elin ei kuitenkaan anna lennoille selvityksiä, kohdan 2) ii) osalta hälytystilanteesta on ilmoitettava, jos ilma-alus ei ole laskeutunut 5 minuutin kuluessa arvioidusta laskeutumisajasta eikä yhteyttä ilma-alukseen

ole uudelleen saatu. Hälytystilanteesta ilmoittamisen aikarajat kuitenkin koskevat vain ilmaliikennepalveluyksikön palveluaikoja eivätkä vaadi päivityksen järjestämistä.

Fintraffic Lennonvarmistuksen nykyisen hälytysohjeen mukaan hälytystilanteesta olisi ilmoitettava jo 3 minuutin kuluessa arvioidusta laskeutumisajasta. Traficom kuitenkin tulkitsee määräyksessä asetetun 5 minuutin aikarajan enimmäisajaksi, joten jos Fintraffic pitää kolmen minuutin aikarajaa jatkossakin turvallisuuden kannalta perusteltuna, hälytysohjetta ei ole välttämätöntä muuttaa.

*Kohta 2.4.1.1:* Asetuksella 2020/469 muutetun asetuksen 2017/373 liitteen XI (osa FPD) kohdan FPD.TR.100 mukaan lentomenetelmät suunnittelee lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja lisäyksessä 1 vahvistettujen vaatimusten mukaisesti *toimivaltaisen viranomaisen määrittämiä suunnittelukriteerejä noudattaen*, jotta voidaan varmistaa lentotoiminnan turvallisuus. Suunnittelukriteerien avulla on voitava tarvittaessa määrittää lentomenetelmille asianmukaiset estevarat.

Suomessa siviili-ilmailun lentomenetelmien suunnittelukriteereinä käytetään ICAOn asiakirjoissa ICAO Doc 8168 (PANS-OPS) Volume II 'Construction of Visual and Instrument Flight Procedures' ja ICAO Doc 9905 'Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) Procedure Design Manual' esitettyjä kriteerejä, joihin viitataan myös EU-säännöksen AMC-materiaalissa (AMC1 FPD.TR.100 Flight procedure design requirements). Asiakirjoista on käytettävä kulloinkin uusinta julkaistua painosta. Määräyksen antohetkellä ajantasaiset versiot ovat ICAO Doc 8168 Vol. II:n 7. painos vuodelta 2020 ja ICAO Doc 9905:n 2. painos vuodelta 2016. Asiakirjasta ICAO Doc 8168 on julkaistu kansallisia eroavuuksia Suomen ilmailukäsikirjan (AIP) osassa GEN 1.7. Lisäksi sotilasilmailun lentomenetelmäsuunnitteluun on määritelty sotilasilmailumääräyksellä tarkennuksia ja poikkeuksia ICAO Doc 8168:n kriteereihin nähden.

Asetuksen 2020/469 liitteen XI kohdan FPD.OR.100 mukaisesti lentomenetelmille on tarvittaessa saatava toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä. Suomessa on katsottu, että hyväksyntä on tarpeellinen silloin, kun siviililentotoiminnassa käytettäväksi tarkoitettu menetelmä poikkeaa edellä mainittujen ICAO:n asiakirjojen mukaisesta ohjeistuksesta muutoin kuin AIP:ssä julkaistujen eroavuuksien osalta. Tällöin menetelmän hyväksyntää varten on esitettävä perusteltu hakemus Liikenne- ja viestintävirastolle, joka ilmailulain 3 §:n mukaan on Suomessa toimivaltainen viranomainen mm. EASA-asetuksen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten osalta. Tätä määräystä ANS M1-1 sovelletaan yksinomaan siviililentotoimintaa varten suunniteltaviin lentomenetelmiin, joten hyväksyntävaatimus ei koske sotilasilmailulle tarkoitettuja menetelmiä.

*Kohta 2.4.1.2:* Asetuksella 2020/469 muutetun asetuksen 2017/373 liitteen XI (osa FPD) lisäyksen 1 (Ilmatilan rakenteita ja niihin liittyviä lentomenetelmiä koskevat vaatimukset) jakson I (Lentotiedotusalueita, lennonjohtoalueita, lähialueita ja lentotiedotusvyöhykkeitä koskevat eritelmät) kohdan b) 2) mukaan *jollei toimivaltainen viranomainen ole toisin määrännyt*, lennonjohtoalueen alaraja on vahvistettava korkeuteen, joka on vähintään 200 metriä (700 jalkaa) maan- tai vedenpinnan yläpuolella.

Suomessa ei katsota olevan tarvetta määrätä lennonjohtoalueen alarajasta asetuksen vaatimuksista poikkeavasti.

*Siirtymämääräykset:* EU-asetus 2020/469 on jo voimassa mutta tulee sovellettavaksi 27.1.2022. Asetuksen mukaan lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajilla on oltava hyväksyntätodistukset tästä päivämäärästä alkaen, joten toimijoiden on voitava hakea niitä etukäteen. Lisäksi asetuksessa (liite XI, kohta FPD.TR.100) annetaan kansallisen toimivaltaisen viranomaisen tehtäväksi määrittää lentomenetelmien suunnittelukriteerit. Koska näiden kriteerien on oltava lentomenetelmäsuunnittelijoiden käytössä jo silloin, kun menetelmiä laaditaan, suunnittelukriteereitä koskevan

määräyskohdan on tarkoituksenmukaista tulla sovellettavaksi heti määräyksen voimaan tullessa.

Lisäksi asetuksen 2020/469 mukaan lentomenetelmille on tarvittaessa saatava toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä (liite XI, kohta FPD.OR.100). Määräyskohdan 2.4.1.1 toisessa kappaleessa määritetään, missä tapauksissa tällainen erillishyväksyntä Suomessa vaaditaan. Tarkoituksenmukaista on, että Traficom voi ottaa vastaan ja käsitellä lentomenetelmien hyväksyntää koskevia hakemuksia määräyksen voimaantulopäivästä alkaen, mutta menetelmien hyväksyntöjä voidaan myöntää aikaisintaan 27.1.2022, kun taustalla oleva EU-asetus tulee sovellettavaksi. Lähtökohteisesti laadittavien lentomenetelmien tulisi olla viitattujen ICAOn asiakirjojen mukaisia, ja erillisten hyväksyntöjen myöntäminen niistä poikkeaville menetelmille olisi mahdollista vain perustelluissa erityistapauksissa.

Muiden muuttuneiden määräyskohtien soveltaminen on sidoksissa asetuksen 2020/469 sovellettavaksi tulemiseen, joten niitä voidaan soveltaa vasta 27.1.2022 alkaen.

### **Määräyksen aikataulu**

Määräyksen on tarkoitus tulla voimaan heinäkuussa 2021, jotta asiakkaille jää aikaa valmistautua asetusmuutoksen mahdollistamien tarkentavien kansallisten vaatimusten täyttämiseen ja hakea lentomenetelmäsuunnittelun hyväksyntätodistuksia. Asetusmuutosta (EU) 2020/469 aletaan soveltaa 27.1.2022.

### **Määräyksestä viestiminen**

Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja Traficomin ilmailumääräyskokoelmassa. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston kotisivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille.

**LIITTEET:** Kommenttkooste *(lisätään tarvittaessa lausuntokierroksen jälkeen)*