

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom
1 Soveltamisala	<p>Vaikka asia käy ilmi määräyksen muista osista, voisi Maavoimien ilmailun näkökulmasta olla tarkoituksenmukaista lisätä tämän kohdan yhteyteen maininta siitä, että sotilasilmailussa voidaan sotilasilmailuviranomaisen hyväksynnällä ottaa sotilasilmailukäyttöön myös sellaisia menetelmiä, jotka eivät ole tämän määräyksen mukaisia.</p> <p>Muutos antaisi lukijalle heti määräyksen alusta selkeän, nykyistä tarkkarajaisemman kuvan soveltamisalasta.</p>	Maavoimien esikunta	<p>Koska Traficomien tehtävänä ei ole antaa määräyksiä sotilasilmailusta ja sen lentomenetelmistä, emme pidä tarkoituksenmukaisena erikseen määräyksessä mainita, että sotilasilmailussa voidaan ottaa käyttöön muunlaisia menetelmiä. Tämä voitaisiin tulkita virheellisesti niin, että Traficom määräisi, millaisia lentomenetelmiä sotilasilmailussa voidaan tai ei voida ottaa käyttöön.</p> <p>Määräyksen lentomenetelmiä koskevassa kohdassa 2.4.1.1 viitataan nimenomaan siviililentotoimintaa varten suunniteltaviin lentomenetelmiin. Lisäksi perustelumuiostiossa mainitaan, että määräystä ANS M1-1 sovelletaan yksinomaan siviililentotoimintaa varten suunniteltaviin lentomenetelmiin, joten hyväksyntävaatimus ei koske sotilasilmailulle tarkoitettuja menetelmiä.</p> <p>Ilmailulain 7 §:n 16 kohdan mukaan puolustusvoimat antaa määräykset sotilasilmailun lentomenetelmistä ja lennonvarmistuksesta. Sotilasilmailuviranomainen myös asettaa sotilasilmailun lentomenetelmien suunnittelun sekä lennonvarmistuksen turvallisuusvaatimukset ja myöntää lentomenetelmiin liittyvät luvat ja hyväksynät.</p>
2.2.1.3 Taustaviestinnän ja ääniympäristön tallentaminen (ATS.OR.460)	Puheyhteysjärjestelmän toimittajasta johtuvista viivästyksistä johtuen Fintraffic Lennonvarmistus esittää, että asetuksen mukaista taustaviestinnän ja ääniympäristön tallentamista edellytettäisiin alakohdan nojalla 27.1.2023 alkaen ilmaliikennepalveluysiköissä, joissa on enemmän kuin 50 000 kansainvälistä IFR-operaatiota vuodessa.	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Traficom katsoo, että siirtymäajan tarve on perusteltu. Yhden vuoden siirtymäaika voidaan antaa myös niille ilmaliikennepalveluysiköille, joissa on enemmän kuin 50 000 kansainvälistä IFR-operaatiota vuodessa.
2.2.1.3	Vaikka määräys asettaakin lentoaseman pitäjälle lisävaatimuksia, näkee Finavia muutoksen oikean suuntaisena ja kokonaisturvallisuutta parantavana. Finavia pyytää kuitenkin harkitsemaan 12 kk siirtymäaika myös enemmän kuin 50 000 kansainvälistä IFR-operaatiota omaaviin yksiköihin.	Finavia Oyj	Kuten edellä.
2.2.1.4 Sää-tiedot lentotiedotuskeskuksia ja aluelennonjohto-	<p>Molemmat, välillisesti myös sääpalvelun tarjoajaa velvoittavat uudet kohdat (2.2.1.4 ja 2.2.1.5) ovat yleisesti ottaen kannatettavia ja vastaavat nykyistä käytäntöä.</p> <p>Ilmatieteen laitos ehdottaa kuitenkin kohdassa 2.2.1.4</p>	Ilmatieteen laitos	Lisätään tarkenteeksi "havaintosanomien" Ilmatieteen laitoksen ehdotuksen mukaisesti sen lisäksi, että käytetään kyseisen EU-asetuskohdan suomenoksessa olevaa sanaa "raportti" (engl. report).

keskuksia varten (ATS.OR.505)	olevan tekstin muotoilua käyttäjäystävällisemmäksi siten, että sanan raportit jälkeen lisättäisiin tarkenne (havaintosanomamat). EU-asetuksen kohdassa ATS.OR.505 englanninkielisellä määritelmällä report tarkoitetaan yksiselitteisesti havaintosanomiamia (ao. kohdassa käytännössä METAR). Huomioitavaa on, että raportti-sanaa ei käytetä Part-MET-liitteen suomennoksessa. Asetuksessa (EU) 2017/373 sitä käytetäänkin ainoastaan viranomaisen ja palveluntarjoajien yleisiä velvoitteita koskevissa liitteissä (Part-ATM/ANS.AR ja Part-ATM/ANS.OR) niissä yhteyksissä, joissa raportti-sanan käyttö ja tarkoitus on vakiintunut.		
2.2.1.4	Esitetään lisättäväksi sulkuihin sanan raporttien jälkeen sana havaintojen, asian selkeyttämiseksi. Muutoksen jälkeen teksti kuuluisi seuraavasti: Suomessa ei määrätä a alakohdan nojalla lentotiedotusalueen tai lennonjohtoalueen lisäksi muita alueita, jotka raporttien (havaintojen) ja ennusteiden on katettava.	Finavia Oyj	Lisätään tarkenteeksi "havaintosanomamat" Ilmatieteen laitoksen ehdotuksen mukaisesti sen lisäksi, että käytetään kyseisen EU-asetuskohdan suomennoksessa käytettyä sanaa "raportti" (engl. report).
2.2.1.8 Lennonjohtopalvelun toiminta (ATS.TR.210)	Finavia esittää, että Liikenteen turvallisuusviraston päätös TRAFI/338116/05.00.11.03/2016 koskien erityis-VFR-lentojen porrastamisesta luopumista sisällytettäisiin ilmailumääräykseen ANS M1-1, sillä päätöksellä annetaan poikkeus siviililentoille annettavaan palveluun lääkintälentojen osalta.	Finavia Oyj	Lisätään määräystekstiin maininta sotilasilma-aluksille, Rajavartiolaitoksen ilma-aluksille ja lääkintähelikoptereille päätöksellä sallituista poikkeuksista. Päätöksen tunnistetiedot yksilöidään tarkemmin perustelumuiustiossa.
2.2.1.8	Fintraffic Lennonvarmistus esittää, että Liikenteen Turvallisuusviraston päätös TRAFI/338116/05.00.11.03/2016 koskien erityis-VFR-lentojen porrastamisesta luopumista sisällytettäisiin ilmailumääräykseen ANS M1-1, sillä päätöksellä annetaan määräyksen perustelumuiustioluonnoksesta poiketen poikkeus siviililentoille annettavaan palveluun lääkintälentojen osalta. Poikkeus perustuu asetuksen 923/2012 (SERA) artiklaan 4, jossa mahdollistetaan poikkeaminen artiklassa yksilöityyn erityistoimintaan. Lääkintälennot ovat siviililentotoimintaa eikä poik-	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Kuten edellä.

	<p>keusta ole rajattu koskemaan kansallisia operaattoreita, joille päätös on annettu tiedoksi. Päätöksen asiasällön sisällyttäminen ilmailumääräykseen parantaisi operaattoreiden tilannetietoisuutta heihin ko. päätöksen perusteella sovellettavista porrastusminimeistä.</p>		
<p>2.2.1.11 Lähestymis- alueen auto- maattinen tiedotuspalve- lu (puhe- ja/tai data- muotoinen) (ATS.TR.320)</p>	<p>Mielestäni tuossa oli kohta jossa sanottiin että QNH pitää lukea ohjaajalle. (Myös AFIS kentällä.) Ehdottomasti kyllä. Mutta lause taitaa jatkua että tai mikäli tiedetään ohjaajan sen jo saaneen. Mielestäni pitää aina lukea vaikka asiassa olisi ns. toistoa. Lj kentällä asia on osa selvitystä mutta AFIS kentällä ei selvityksiä lueta ja sitten tuo jatko että mikäli tiedetään ohjaajan sen jos saaneen. Siis voi saada ACC:sta ja ATIKsesta mutta se ei poista lennontiedottajan velvollisuutta katsoa QNH ja lukea se ilma-aluksen miehistölle. Tarvittaessa useammankin kerran jos on aihetta (huonot kelit jne. tilanteet kun pitää ottaa erityisen tarkasti). Tästä on historiassa useita epäonnistumisia (lento-onnettomuudet ja väärät suoritukset kun lennetään standardiasetuksella 1013 puihin).</p>	<p>Mikkelin lentoasema</p>	<p>Asia liittyy EU-asetuksen 2017/373 liitteeseen IV muutosasetuksella 2020/469 lisättävään kohtaan ATS.TR.140 Korkeusmittarin asetuksen ilmoittaminen. Sen alakohta d kuuluu seuraavasti:</p> <p>"d) <i>Ellei tiedetä, että ilma-alus on jo saanut tiedon kohdennetulla lähetyksellä</i>, QNH-korkeusmittariasetus on mainittava</p> <p>(1) laskeutumisselvityksessä silloin, kun annetaan ensimmäinen selvitys siirtopinnan alapuolelle;</p> <p>(2) lähestymisselvityksissä tai laskukierrokseen liittymistä koskevissa selvityksissä;</p> <p>(3) lähtevien ilma-alusten rullausselektiviteetissä."</p> <p>Tämä kohta ei anna toimivaltaisille viranomaisille mahdollisuutta määrätä asiasta toisin. Näin ollen asetuksen säännös on sellaisenaan suoraan sovellettava eikä asiasta tarvitse tai pidäkään määrätä erikseen.</p> <p>AFIS-lentopaikkojen osalta vastaava ohjeistus on asetuksen ohjemateriaalissa, kohta GM2 ATS.TR.305 (a);(b);(c) Scope of flight information service:</p> <p>"INFORMATION TO AIRCRAFT BY AFIS UNITS — INFORMATION FOR ARRIVING AIRCRAFT</p> <p>(a) Prior to entering the traffic circuit or commencing its approach to land, the AFIS unit should provide aircraft with the following elements of information, in the order listed, <i>with the exception of such elements which are known to have been already received by the aircraft</i>: (1) the runway-in-use; (2) the surface wind direction and speed, including significant variations therefrom; and (3) the QNH altimeter setting and, either on a regular basis in accordance with local arrangements or if so requested by the aircraft, the QFE altimeter setting."</p> <p>Tällaista ohjemateriaalia ei kuitenkaan lisätä kansalliseen ilmailumääräykseen, koska sitä ei ole tarkoitettu sitovaksi. Määräyskohdan 2.2.1.11 sanamuoto on sama kuin lentosääntöjä koskevan määräyksen OPS M1-1 kohdassa 2.21, joka sisältää vastaavat kansalliset määräykset EU-lentosääntöjen (asetus 923/2012) kohtaan SERA.9010. Näissä molemmissa määräyksissä mainitaan, ettei korkeusmittariasetuksen ilmoittaminen ole pakollista silloin kun ilma-aluksen tiedetään saaneen sen jo, koska kyseisissä EU-asetuksissa näin säädetään.</p>

			Vaatimus, jonka mukaan korkeusmittariasetus on mainittava edellä kuvatuissa tilanteissa, jos ei tiedetä ilma-aluksen jo saaneen tämän tiedon, ei kuitenkaan sulje pois korkeusmittariasetuksen ilmoittamista muissakin tilanteissa. Ilmaliikennepalveluyksikön omassa ohjeistuksessa on siis mahdollista ohjeistaa toistamaan QNH-asetus myös silloin, kun ilma-alus on sen jo aiemmin saanut, jos niin katsotaan tarpeelliseksi.
2.2.1.12 VOLMET-lähetykset ja D-VOLMET-lähetykset (ATS.TR.325)	Finavia pitää muutosta hyvänä eikä tunnista tälle palvelulle enää käyttöä.	Finavia Oyj	Traficom kiittää kannanotosta. Saatujen lausuntojen perusteella toimijat eivät näe tarvetta VOLMET-lähetysten käytön jatkamiselle, joten määräysteksti säilytetään lausuntokierroksella olleen version mukaisessa muodossa. Suomessa ei siten jatkossa vaadita VOLMET-lähetyksiä HF- tai VHF-taajuudella eikä D-VOLMET-palvelua.
2.2.1.12	Fintraffic Lennonvarmistus ei pidä VOLMET-lähetysten vaatimista tarpeellisena.	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Kuten edellä.
2.2.1.12	Rajavartiolaitos ei näe tarvetta oman lentotoimintansa osalta VOLMET -lähetysten käytön jatkamiselle tai niiden käyttämiseen omassa lentotoiminnassaan.	Rajavartiolaitos	Kuten edellä.
2.2.1.12	VOLMET-lähetykset eivät ole sääpalveluntarjoajan vastuulla, eikä Ilmatieteen laitoksella on tietoa mahdollisista käyttäjatarpeista niiden osalta.	Ilmatieteen laitos	Kuten edellä.
2.2.1.13 Pelastuskeskuksille ilmoittaminen (ATS.TR.405)	Finavia pitää muutosta hyvänä ja vaatimus vastaa nykyistä käytäntöä.	Finavia Oyj	Traficom kiittää kannanotosta.
2.3.1.5 AIRMET (MET.OR.255) 2.3.1.9 Alueennusteet lennoille ilmatilan alaosassa (MET.TR.260)	Kohtiin 2.3.1.5 ja 2.3.1.9 ehdotetut muokkaukset otsikoinnissa vastaavat englanninkieliseen Part-MET-versioon tehtyjä muutoksia ja ovat siten kannatettavia.	Ilmatieteen laitos	Traficom kiittää kannanotosta.
2.4.1.1 Lentomenetelmä-	Asetuksella 2020/469 muutetun asetuksen 2017/373 liitteen XI (osa FPD) kohdan FPD.TR.100 mukaan len-	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Ilmailulakiin muutosesityksessä ehdotettu lentomenetelmän määritelmä on sama kuin asetuksella 2020/469 muutetun EU-asetuksen 2017/373 liitteessä I:

<p>suunnittelua koskevat vaatimukset (FPD.TR.100)</p>	<p>tomenetelmät suunnittelee lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja lisäyksessä 1 vahvistettujen vaatimusten mukaisesti ja toimivaltaisen viranomaisen määrittämiä suunnittelukriteerejä noudattaen. Määräysluonnoksessa nyt viitatus ICAO:n asiakirjat määrittelevät mittarilentomenetelmien suunnittelukriteerit, joihin on viitattu myös EU-säännöksen AMC-materiaalissa.</p> <p>Parhaillaan on valmisteltavana ilmailulain muutos. Lausuntokierroksella olleen hallituksen esitysluonnoksen mukaisesti ilmailulain 2 §:n määritelmiin lisättäisiin lentomenetelmän määritelmä, joka esityksen mukaisesti kattaisi mittarilentomenetelmien lisäksi myös VFR-menetelmät. Tällöin esitysluonnoksen mukaisesti myös VFR-menetelmistä vastaisi hyväksyntätodistuksen saanut lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja. Samalla hyväksyntätodistuksen saaneen lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan on asetuksella 2020/469 muutetun asetuksen 2017/373 liitteen XI (osa FPD) kohdan FPD.TR.100 mukaan sovellettava toimivaltaisen viranomaisen määrittämiä suunnittelukriteerejä. Siten mikäli ilmailulaki saatetaan tältä osin voimaan esityksen mukaisena, tulisi ilmailumääräyksessä ANS M1-1 määritellä määräysluonnoksessa jo viitattujen asiakirjojen lisäksi se, millä perusteella VFR-menetelmät suunnitellaan.</p> <p>Nykyiset VFR-lentomenetelmät lentoasemilla on suunniteltu pääosin ATS-palvelun määrittelemien ehtojen, koska yhteensovittaminen muun ilmailukäytön kanssa on lentoliikenteen sujuvuuden kannalta oleellisin asia. VFR-menetelmiä varten ei kuitenkaan ole saatavilla vastaavan kaltaisia suunnittelukriteeristöjä kuin mittarilentomenetelmille.</p>		<p>186. lentomenetelmällä [tarkoitetaan] joukkoa ennalta määritettyjä lentoliikkeitä, joita ohjaajan on tarkoitus seurata ja jotka on julkaistu sähköisessä, painetussa tai digitaalisessa muodossa tai molemmissa. Lentomenetelmä suoritetaan joko mittarilentosääntöjen (IFR) tai näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti;</p> <p>VFR-lentomenetelmien laadinnasta ei ole annettu erillisiä kriteerejä ICAO:n PANS-OPS-dokumentissa tai muuallakaan. Määräyksen voimaantulo ei toisi muutosta mm. näkölähestymiskartan (Visual Approach Chart - VAC) laadintaan. Sen on tarkoitus tapahtua samoin kuin aikaisemminkin eli siten, että merkitsevät pisteet ja ilma-aluksen lennon etenemiseen liittyvät tiedot määritellään ATS-vaatimusten perusteella. Joka tapauksessa vaatimuksena on, että myös VFR-menetelmien avulla on pystyttävä varmistamaan lentotoiminnan turvallisuus, kuten asetuksessa 2020/469 ja sen AMC-materiaalissa edellytetään.</p>
<p>2.4.1.1</p>	<p>Määräysluonnoksessa viitataan kahteen ICAO:n asiakirjaan samassa lauseessa edellyttäen, että lentomenetelmät on laadittava noudattaen näitä asiakirjoja.</p>	<p>Fintraffic Lennonvarmistus Oy</p>	<p>Huomautus on aiheellinen. Koska asiakirjaa ICAO Doc 9905 on noudatettava vain RNP AR -lähestymismenetelmien suunnittelussa, erotetaan dokumentit määräyksessä tai-sanalla. Perustelumuiotioon tarkennetaan, että asiakirjaa ICAO Doc 9905</p>

	Asiakirjoista ICAO Doc 9905 tulee kuitenkin kyseeseen ainoastaan suunniteltaessa RNP AR - lähestymismenetelmiä. Myös EU-säännöksen AMC-materiaalissa (AMC1 FPD.TR.100) asiakirjat on eroteltu tällä tavoin. Siten määräsluonnosta tulisi tältä osin tarkentaa.		on noudatettava vain RNP AR -menetelmien suunnittelussa.
Yleinen kommentti	<p>Sotilasilmailun viranomaisyksiköllä ei ole huomautettavaa määräsluonnokseen ANS M1-1 siltä osin, kun sen soveltamisala käsittelee yleisessä ilmatilassa annettavaa ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen tarjontaa koskevia sääntöjä.</p> <p>Sotilasilmailun viranomaisyksikkö valvoo, muulta ilmailulta suljetussa ilmatilassa tapahtuvaa, sotilasilmailun lennonvarmistuspalvelujen turvallisuutta (esim. varalaskupaikat) sekä hyväksyy sotilasilmailun lentomenetelmät.</p>	Sotilasilmailun viranomaisyksikkö	Traficom toteaa, että ilmailulain 7 §:n mukaisesti puolustusvoimien tehtävänä on todellakin asettaa sotilasilmailun lentomenetelmien suunnittelun sekä lennonvarmistuksen turvallisuusvaatimukset sekä myöntää lentomenetelmiin liittyvät luvat ja hyväksynät. Puolustusvoimat myös antaa määräykset sotilasilmailun lentomenetelmistä ja lennonvarmistuksesta.