

Kommentti	Lausunnon antaja	Traficomin vastaus
<p>Jetflite Oy katsoo, että kyseiset muutokset ovat hyvin perusteltuja ja selkeästi dokumentoituja, eikä niillä ole negatiivista vaikutusta yhtiömme toimintaan tai ilmailun toimivuuteen tai turvallisuuteen.</p>	<p>Jetflite Oy</p>	<p>Traficom kiittää kommentista.</p>
<p>Esitetyillä muutoksilla nähdään olevan ilmailun turvallisuutta edistäviä vaikutuksia. Sotilasilmailun viranomaisyksiköllä ei ole huomautettavaa esitettyihin muutoksiin.</p>	<p>Ilmavoimien esikunta, Sotilasilmailun viranomaisyksikkö</p>	<p>Traficom kiittää kommentista.</p>
<p>Ilmavoimien esikunnan operatiivinen osasto on toiminut Puolustusvoimien edustajana koostamassa viitteissä 1 (ilmatilamuutokset AIRAC-päivämäärälle 17.4.2025) ja 2 (ilmailumääräykset OPS M1-17, OPS M1-28 ja OPS M1-31) esitettyjä ilmatilarakenteen muutosesityksiä yhteistyössä Maa-voimien esikunnan, Merivoimien esikunnan, 2. Logistiikkarykmentin sekä Ilmavoimien alajohtoportaiden kanssa.</p> <p>Viitteiden 1 ja 2 esitykset noudattavat valmistelutyössä laadittua kokonaisuutta. Ilmavoimat lausuu Puolustusvoimien edustajana hyväksyvänsä viitteissä 1 ja 2 esitettävät ilmatilarakenteen muutosesitykset AIRAC-päivämäärälle 17.4.2025.</p>	<p>Ilmavoimien esikunta, Operatiivinen osasto</p>	<p>Traficom kiittää kommentista ja yhteistyöstä.</p>
<p>Esitetyn OPS M1-28 määräysluonnoksen ja voimassa olevan määräyksen mukaan ilmatilan käyttö ja lentäminen vaara-alueilla kuvataan ilmatilan hallintaa ohjaavassa käsikirjassa (ASM-toimintakäsikirja). Katson, että ASM-toimintakäsikirjaa ei kuitenkaan ole asianmukaisesti julkaistu määräyskoelmassa eivätkä siinä ilmaistut periaatteet tai ohjeistukset ole siten oikeudellisesti sitovia. Ilmailulain 107 §:n mukainen ASM-toimintakäsikirja soveltuisi muutenkin verrattain huonosti velvoittavaksi oikeuslähteeksi, sillä kyse on sen nimen mukaisesti vain ilmatilan hallintaa ohjaavasta käsikirjasta, jossa kuvataan ilmatilan joustavan käytön menetelmät.</p> <p>Erityisesti haluan kiinnittää huomiota tilanteisiin, joissa ATS-ilmatilaan ulottuvan aktiivisen vaara-alueen voimassaolo keskeytyy ennen bulletiinissa ilmoitettua aikaa. ASM-toimintakäsikirjan mukaan ilma-aluksen päällikön tulee selvittää vaara-alueen aktiivisuus ja onko toiminta käynnissä vai keskeytynyt ensisijaisesti vaara-alueella operoivalta taholta ja toissijaisesti radiolla ilmaliikennepalveluelimeltä.</p> <p>Tätä esimerkkinä käytettyä ASM-toimintakäsikirjan vaatimusta ei kuitenkaan ole saatettu asianmukaisesti voimaan, eikä se siten sido ilma-aluksen</p>	<p>Yksityishenkilö</p>	<p>Traficom on samaa mieltä siitä, että ilma-aluksen päällikön keskeiset velvollisuudet vaara-alueelle lennettäessä on syytä kuvata määräyksessä nykyistä selvemmin. Informatiivinen ja ohjeluonteinen tarkentava materiaali julkaistaan jatkossakin ASM-toimintakäsikirjassa.</p> <p>Lisätään määräyksen vaatimukset vaara-alueen aktiivisuuden ja siellä harjoitettavan toiminnan luonteen selvittämisestä sekä koordinoinnista alueella operoivan tahon kanssa ennen aktiiviselle vaara-alueelle lentämistä.</p>

<p>päällikköä.</p> <p>Ilmailulain 57 §:n mukaan ilma-aluksen tai laitteen päällikön on ennen lennon aloittamista varmistauduttava siitä, että ilma-alus tai laite on lentokelpoinen ja että lento on muutoinkin valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti. Päällikön on huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti ja että lennolla noudatetaan säännöksiä ja määräyksiä. Määräyksessä OPS M1-28 asettaa ilma-aluksen päällikölle vain velvollisuuden harkita, miten alueella harjoitettava toiminta vaikuttaa lentoturvallisuuteen, mutta se ei velvoita selvittämään enää lennon aikana, onko aktiivisen vaara-alueen voimassaolo mahdollisesti keskeytynyt. Toisin sanoen, ilma-aluksen päällikkö on täyttänyt velvollisuutensa jo valmistellessaan lentoa, jolloin hän on tarkastanut vaara-alueen olevan bulletiinien mukaan aktiivinen sinä aikana, kun hän lentää ko. vaara-alueella.</p> <p>Vastaavasti muidenkaan ASM-toimintakäsikirjan "vaatimusten" ei voi katsoa tulevan velvoittaviksi pelkästään sillä perusteella, että niistä on maininta ASM-toimintakäsikirjassa.</p> <p>Katson, että edellä esitetyt seikat tulisi huomioida määräyksen valmistelussa, sillä niillä on suora turvallisuusvaikutus. Sellaiset vaatimukset, joiden on tarpeen olla luonteeltaan sitovia ja velvoittavia, tulee saattaa asianmukaisesti voimaan, esimerkiksi sisällyttämällä ne osaksi nykyisiä ilmailumääräyksiä.</p> <p>Pidän muutenkin toivottavana, että ilmailumääräystä tarkennetaan, jotta keskeisimmät periaatteet vaara-alueilla lentämisessä selkeytyvät.</p>		
<p>FPA ehdottaa, että perustettavan D167B PALLAS -vaara-alueen ollessa aktiivinen EFKT TWR tulee olla auki. Kaupallisten karttatoimittajien kartoissa D-alueita ei ole esitetty siten, että liikennekoneella olisi mahdollista itse porrastaa aktiiviseen vaara-alueeseen.</p>	<p>Finnish Pilots Association (FPA)</p>	<p>Kittilän lentoasemalla ilmaliikennepalvelua antaa joko lennonjohto (TWR, ilmatilaluokka D) tai AFIS (ilmatilaluokka G). Lennonjohto lähtökohtaisesti porrastaa ilma-alukset vaara-alueeseen, kun taas AFIS antaa lentotiedotuspalvelua ilma-aluksille (ei porrasta).</p> <p>Vaara-alueen EFD167B aktivointimenettelyitä voidaan ohjata ASM-toimintakäsikirjassa. Lähtökohtaisesti kaupallinen ilmaliikenne priorisoidaan vaara-alueen toimintoihin nähden. AMC:lle annetaan oikeus keskeyttää tai rajoittaa vaara-alueen toimintaa, mikäli alueelle suuntautuu ilmaliikennettä. Tämä asia käsitellään, kun ASM-toimintakäsikirjaa päivitetään vielä loppuvuodesta 2024.</p>