

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom
Liite 3 Sallivat UAS- ilmatila- vyöhykkeet	<p><i>Lennätystoiminta sallivilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä, jotka sijaitsevat valvotun lentopaikan vaikutuspiirissä</i></p> <p>Liitteessä 3 on valvottujen lentopaikkojen kohdalla pääsääntöisesti kerrottu miehittämättömän ilmailun lupamenettelyistä ATS-elimien aukioloaikoina, mutta vastaavat menettelytiedot on myös pääsääntöisesti jätetty pois kun ATS-elin on kiinni, vaikka joidenkin lentopaikkojen osalla ne on kyllä mainittu.</p> <p>Selvyyden vuoksi on suotavaa että jokaisen valvotun lentopaikan vaikutuspiirissä olevan lennätyspaikan kohdalla olisi määräysliitteessä kerrottu menettelyt molemmissa vaihtoehdoissa: ATS auki, ATS kiinni.</p>	Yksityishenkilö A	Huomautus on aiheellinen. Tarkoitus on määrittää kaikille lentopaikoille menettelyt lennätysten sallimiseen sekä ATS-elimien aukioloaikoina että sen ollessa suljettuna, mutta kaikkia tarvittavia tietoja ei ole vielä saatu ilmaliikennepalvelun tarjoajalta. Puuttuvat tiedot tullaan päivittämään ainakin SIL:n toimintaohjeisiin. Muut kuin sallivaa vyöhykettä hakeneen yhdistyksen jäsenet toimivat tavanomaisten avoimen kategorian vaatimusten mukaisesti.
Liite 3 Sallivat UAS- ilmatila- vyöhykkeet	<p><i>Lennätysoikeudet lentopaikoilla ja sallivilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä</i></p> <p>Määräyksen liitteessä 3 kohdassa a) on määrätty lennätysoikeuksista seuraavaa:</p> <p>"Sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet perustetaan vain lennokkipaikalla toimivan harrasteilmailuyhdistyksen tai -seuran omaan käyttöön. Muiden toiminta vyöhykkeellä on mahdollista tavanomaisia avoimen kategorian vaatimuksia noudattaen."</p> <p>Nämä lennätysoikeuksien peruseriaatteet sekä niiden perustelumuiostiossa kerrotut perustelut ovat lentopaikkojen osalta oikein määritelty ja näin pitää olla: sallivan vyöhykkeen hakijalla (kerholla) ei voi olla oikeutta rajoittaa lennätystä julkisille valvomattomille lentopaikoille perustetuilla sallivilla vyöhykkeillä saati sitten niillä lentopaikoilla.</p> <p>"Mahdollista" ei kuitenkaan riitä täyttämään perustelussa säädöksiltä edellytettyä täsmällisyysvaatimusta vaan tuo kohta tulee muuttaa muotoon jossa muiden toiminta vyöhykkeellä on yksiselitteisesti "sallittua" esim. oman operaattoritunnuksensa alla, noudatta-</p>	Yksityishenkilö A	<p>Selvyyden vuoksi korjataan virke muotoon: "Muiden toiminta vyöhykkeellä on <i>sallittua</i> noudattaen tavanomaisia avoimen kategorian ehtoja ja rajoituksia."</p> <p>Suomen Ilmailuliiton hakemusliitteessä kuvataan ne menettelyt, joiden mukaisesti sallivaa UAS-ilmatilavyöhykettä hakeneen yhdistyksen jäsenet saavat poiketa avoimen kategorian vaatimuksista. Tämä ei tarkoita, että kaikki lennätystoiminta alueella olisi sallivan vyöhykkeen hakijan valvonnan alaista.</p>

	<p>malla avoimen kategorian ehtoja ja rajoituksia.</p> <p>Muuten ko. kohtaa voidaan tulkita mm. niin kuin Ilmailuliiton hakemusliitteessä 1 tulkitaan, että kaikki lennätystoiminta lentopaikalla ja sillä sijaitsevalla sallivalla vyöhykkeellä sidotaan sallivan vyöhykkeen haki- jan valvonnan alle. Näinhän ei ole, vaan ainoastaan sallivaan vyöhykkeeseen liittyvät oikeudet poiketa avoimen kategorian rajoituksesta ovat sidoksissa haki- jaan ja hänen operaattoritunnukseensa.</p>		
<p>Liite 3 Sallivat UAS- ilmatila- vyöhykkeet</p>	<p>Toinen vastaava virhetulkinta joka ilmenee Ilmailuliiton hakemuksessa mainituista liiton ohjeista kenttäsääntöjen laatimiseksi on se että kenttäsäännöissä voidaan lennätysoikeus rajata jäsenille tai muille haki- jan hyväksymille lennättäjille. Jos lennökkikenttä (salliva vyöhyke) sijaitsee yleisellä lentopaikalla tai vesistön jäällä, on kyseinen rajoitus paitsi oikeudeton, myös vastoin perustuslain yhdistymisvapaustulkintaa koska se estää kerhoon kuulumattomilta säännöllisen lennätystoiminnan ko. lentopaikalla tai sillä sijaitsevalla sallivalla vyöhykkeellä oman operaattoritunnuksen alla.</p> <p>Sellainenkaan tulkinta missä kentänpitäjä varaisi yleisen lentopaikan ainoastaan tietyn tai tiettyjen yhdistysten ilmailutoimintaan esimerkiksi kenttäsäännöllä, ei voi tulla kyseeseen.</p> <p>Määräyksen liitteessä 3 on julkisilla lentopaikoilla sijaitsevat lennätyspaikat ja kerhojen vuokraamalla maila sijaitsevat yksityiset lennätyspaikat liitetty samaan yhteyteen, mikä ei ole korrektia. Traficom ei voi määrästeitse sivuuttaa yksityisen lennökkikentän haltijan määräysvaltaa erityismaa-alueen käyttöoikeuksiin ja sallia lennättämistä yksityiseltä lennökkikentältä sillä perusteella että ko. kentän ilmatila on haettu UAS-ilmatilavyöhykkeeksi. Vaikka lennätyslupa koskee vain ilmatilaa, syntyy määräyksen muotoilusta tarpeeton</p>	<p>Yksityishenkilö A</p>	<p>Kenttäsäännöissä määritellään ne ehdot, joilla sallivaa UAS-ilmatilavyöhykettä hakeneen yhdistyksen jäsenet saavat toimia alueella normaaleista avoimen kategorian ehdoista poiketen. Ne eivät sinänsä rajoita muiden pääsyä alueelle, vaan muut voivat lennättää samalla alueella noudattaen EU-sääntelyn mukaisia avoimen kategorian ehtoja ja rajoituksia.</p> <p>Tämä määräys ei ota kantaa lennätyspaikan hallintaoikeuteen ja sille pääsyn rajoittamiseen, vaan yleisten alueiden käyttöä ja yksityisalueen hallintaoikeutta koskevat säännökset ovat muussa lainsäädännössä.</p>

	<p>ristiriita kentän pääsyoikeuksien hallinnan kanssa.</p> <p>Edellä mainituin perustein määräyksessä tulee erottaa toisistaan julkisille lentopaikoille perustetut lennätyspaikat, jokamiehenoikeuksien alaiset jäälennätyspaikat, sekä kerhojen omat yksityiset lennätyspaikat, ja säättää näiden lennätysoikeuksista erikseen huomioiden kaikki edellä mainitut seikat.</p>		
<p>Suomen Ilmailuliiton hakemusliite ja paikalliset kenttäsäännöt</p>	<p>Ilmailulaissa on säädetty, että ilmailumääräyksen vastainen toiminta, samoin kuin UAS-ilmatilavyöhykettä koskevan kiellon, rajoituksen tai käyttöehdon rikkominen voi olla rangaistavaa. OPS M1-29 kohdalla määräyksen rakenne on esityksessä siten laadittu että myös Suomen Ilmailuliiton laatimat hakemuksessa määritellyt ehdot ja rajoitukset sekä hakemuksen liitteessä viitatu kenttäsäännöt muodostavat nyt osan tätä säädöskokonaisuutta. Oikeudellisesti velvoittavina niistä on siis muodostunut oikeussäädöksiä.</p> <p>Ilmailun säätely on sekä perustuslain että ilmailulain mukaan viranomaistehtävä eikä Traficom voi sitä tai sen osia ulos delegoida. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, ja jos kyseessä on sellainen hallintotehtävä johon kuuluu yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä, voidaan näitä tehtäviä antaa ainoastaan viranomaiselle. Ilmailuliitolla tai lennökkikerholla ei siten ole oikeutta antaa tai hallinnoida oikeussäädöksiä, lentopaikan pitäjällä vain niillä perusteilla ja tavalla kuin ilmailulaissa on määrätty. Näin ollen sallivaa vyöhykettä koskevat toimintaehdot ja -menettelyt, sekä miehittämätöntä ilmailua koskevat kenttäsäännöt eivät missään tapauksessa voi olla Ilmailuliiton määrittelemiä ja hallinnoimia.</p> <p>Ilmailuliiton laatimien toimintaehtojen ja hallin-</p>	<p>Yksityishenkilö A</p>	<p>Suomen Ilmailuliiton (SIL) hakemuksen liite 1 oli lausuntokierroksella mukana perustelumustion liitteenä sen vuoksi, että muut toimijat pystyisivät lausunnoissaan arvioimaan, minkä luonteista toimintaa sallivilla vyöhykkeillä on tarkoitus harjoittaa ja millaisilla ehdoilla. Näin lausunnonantajilla on ollut mahdollisuus ottaa kantaa siihen, mitkä ovat tällaisen toiminnan mahdolliset vaikutukset heidän toimintaansa ja onko toiminta siten heidän kannaltaan hyväksyttävää. Lopullisen määräyksen liitteeksi SIL:n hakemusliitettä ei oteta.</p> <p>Muutoinkin on todettava, että määräyksen perustelumustio ja sen mahdolliset liitteet eivät ole sillä tavoin oikeudellisesti velvoittavia, että niiden rikkomisesta voitaisiin määrätä rangaistuksia.</p> <p>SIL:n laatimat toiminnan ehdot ja kenttäsäännöt sitovat vain yhdistyksen jäseniä ja mahdollistavat toiminnan sen hakemuksesta perustetun sallivan UAS-ilmatilavyöhykkeen ehtojen mukaisesti. Muut saavat lennättää samalla alueella noudattaen EU-sääntelyn mukaisia avoimen kategorian ehtoja ja rajoituksia. Jos miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjä rikkoo toistuvasti lakia tai määräyksen tai päätöksen ehtoja, Traficom voi peruuttaa sallivan vyöhykkeen ilmailulain 11 b §:n 5 momentin mukaisesti.</p> <p>Koska lennökkikerhon tai vastaavan laatimat kenttäsäännöt eivät ole yleisesti velvoittavia, niitä ei julkaista ilmailumääräyskokoelmassa. Kerho vastaa sääntöjen saatavilla pitämisestä omille jäsenilleen. Kenttäsäännöt ovat kerhon sisäisiä, paikallisia toimintaohjeita, jotka ovat verrattavissa esimerkiksi lentotoiminnan harjoittajan toimintakäsikirjaan.</p> <p>Liitteeseen 3 on lisätty maininta siitä, että kenttäsääntöjen muutokset on toimitettava Traficomille tiedoksi. Jos muutoksella on vaikutusta sallivan UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamisen pohjana olleeseen riskiarvioon, virasto voi kieltää muutoksen toteuttamisen tai asettaa sille lisäehtoja. Myös ilmailulain 11 b § antaa Traficomille mahdollisuuden muuttaa määräyksen tai päätöksen ehtoja olosuhteiden muuttuessa.</p>

	<p>noimien kenttä sääntöjen tiedoksisaanti ja hyväksyminen käyttöön sellaisenaan ei missään tapauksessa myöskään riitä, vaan ilmailumääräyksen tulee kaikilta osiltaan olla viranomaisen virkavastuulla laatima, ylläpitämä ja hallinnoima asiakirjakokonaisuus joka täyttää oikeusministeriön säädöksille asettamat muoto-seikat niin, että säädöksen antajasta sekä oikeudellisesti velvoittavuudesta ei voi jäädä epäilystä.</p> <p>Kenttä sääntöjen tulee olla lennättäjien saatavilla Traficom in ilmailumääräyskokoelmassa tai muussa vastaavassa julkisessa ilmailuviranomaisen järjestelmässä, jotta kenttä sääntöjen versionhallinta ja voimassaolo voidaan hallita oikeussäädökseltä edellytettävällä luotettavalla tavalla.</p> <p>Traficom in tulee virkatyönä laatia kaikille valvotomille lentopaikoille sekä salliville UAS ilmatilavyöhykkeille mahdollisimman yhtenäiset kenttä sääntöt jotka sopivat erityyppisten lennätyspaikkojen luonteeseen ja pääsyoikeuksiin. Näissä kenttä sääntöissä tulee selkeästi pitää erillään avoimen kategorian ehdoilla lennättäviä koskevat seikat sallivan vyöhykkeen hakijaa koskevista lupaehdoista ja velvollisuuksista.</p> <p>Traficom in tulee huolellisesti varmistaa että tähän säädöskokonaisuuteen sisältyvät kenttä sääntöt ja niihin liittyvät lentopaikanpitäjän, ilmatilavyöhykkeen hakijan, ja muiden asiaan liittyvien tahojen oikeudet rajoittaa ja säädellä lennätystoimintaa ovat kaikin osin lakiin perustuvia, lainmukaisia, ja yksiselitteisesti määriteltyjä ilman mahdollisuuksia luoville, ristiriitaisille tai selkeästi lainvastaisille paikallistulkinnolle.</p>		<p>Traficom muistuttaa, että mahdollisuus hakea sallivan UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista on myös muilla kuin lennökkikerhoilla. Kenttä sääntöt tai muut sallivan vyöhykkeen toimintaohjeet ovat riskinvähennyskeino, joiden perusteella sallivalla vyöhykkeellä on mahdollista toimia tavanomaisista avoimen kategorian ehdoista ja rajoituksista poiketen.</p>
Yleinen kommentti	Ilmatieteen laitoksella ei ole lausuttavaa pyyntöönne 17.3.2021 koskien Määräyksellä perustettavat UAS-ilmatilavyöhykkeet (OPS M1-29).	Ilmatieteen laitos	Traficom kiittää lausuntovastauksesta.
Yleinen kom-	Maavoimien esikunta ei näe estettä UAS-	Maavoimien esikunta	Ilmailulain 5 §:n mukainen sopimismenettely koskee lentosääntöjä eli käytännös-

menti	<p>ilmatilavyöhykkeistä annettavan määräyksen voimaansaattamiselle. Alla esitetyt kokonaisuudet tulee kuitenkin huomioida ennen määräyksen käyttöönottoa.</p> <p>Maavoimien esikunta katsoo, että AIP-suplementilla 148/2020:</p> <p>https://www.ais.fi/ais/aipsup/Sup/S2020/EF_SUP_20_148_en.pdf Uttiin perustetut tilapäiset, Puolustusvoimien omaan UAV-toimintaan käytettävät vaara-alueet (myös tilapäiset) on sellainen määräyksen tarkoittama ilmaliikennepalvelun tuottajan kanssa tehty järjestely, joka mahdollistaa lennätystoiminnan muutoin rajoittavalla UAV-vyöhykkeellä. Mikäli näin ei ole, tulee Utin alueelle tehdyt UAV-ilmatilajärjestelyt kokonaisuudessaan purkaa, koska niillä on haittaava vaikutus Maavoimien lennätystoiminnalle. UAV-ilmatilojen vaikutuksia ja niiden prioriteettiasema D-alueisiin nähden ei tuotu esille UAV-ilmatilojen valmisteluaiheessa vuonna 2020, jonka johdosta silloin annetut lausunnot tehtiin vajailla perusteilla.</p> <p>Koska kyseisellä määräyksellä voidaan jatkossakin perustaa sellaisia UAS-ilmatiloja, joilla on vaikutusta erityisesti Maavoimien ilmailun toimintaedellytyksiin, katsoo Maavoimat, että ilmailulain 5 § mukaisesti alueiden perustamisesta on sovittava Puolustusvoimien kanssa. Maavoimat ei katso, että lausunnonmenettely on riittävä täyttämään laissa tarkoitetun sopimisen. Liikenne ja viestintäviraston sekä Puolustusvoimien on määritettävä ne sopimismenettelyt, joilla UAS-ilmatilojen perustaminen jatkossa toteutetaan niin, että sotilasilmailun toimintaedellytykset eivät vaarannu.</p>		<p>sä määräystä OPS M1-1, Suomessa sovellettavat lentosäännöt. Sen sijaan sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevassa 11 a §:ssä säädetään erillinen sopimismenettely, jonka mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on sovittava Puolustusvoimien kanssa UAS-ilmatilavyöhykkeestä. Sopimismenettelyssä selvitetään UAS-ilmatilavyöhykkeen aiheuttamat vaikutukset sotilasilmailun toimintaedellytyksiin ja Puolustusvoimien lakisääteisten tehtävien toteuttamiseen.</p> <p>Ilmailulain 11 b §:n mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on sovittava Puolustusvoimien kanssa UAS-ilmatilavyöhykkeestä ennen määräyksen tai päätöksen tekemistä. Traficom katsoo, että sopiminen Puolustusvoimien kanssa on tarkoituksenmukaisinta järjestää vasta määräysluonnoksen lausuntokierroksen jälkeen, jolloin keskustelun pohjana ovat käytettävissä myös muiden toimijoiden näkemykset perustettaviksi aiotuista vyöhykkeistä.</p> <p>Ilmatilan käytön prioriteetit määritetään ASM-toimintakäsikirjassa, ja myös UAS-ilmatilavyöhykkeet on huomioitu siellä. Puolustusvoimien omaa UAV-toimintaa varten perustettu vaara-alue mahdollistaa lennätystoiminnan muutoin rajoittavalla UAV-vyöhykkeellä, jos nämä ilmatilat ovat päällekkäiset.</p> <p>ASM-toimintakäsikirjan mukaan kun vaara-alue tai tilapäinen vaara-alue on sotilasilmailun käytössä, aktivoitu vaara-alue poistaa rajoittaville tai kieltäville UAS-ilmatilavyöhykkeille asetetut ilmatilankäytön rajoitukset alueen varanneen toimijan osalta. Lisäksi rajoitus- ja kieltoalueilla sekä TSA:lla on ilmatilankäytön etuoikeus UAS-ilmatilavyöhykkeisiin nähden.</p>
Liite 2 Rajoittavat UAS-	<p>Aiemman määräyksen OPS M1-32 voimassaoloaikana perinteisen lennokkiharrastuksen toimintaedellytyksiä valvotussa ilmatilassa rajoitettiin voimakkaasti ja erityisesti sulkuajan toiminta vaikeutui tai muuttui pai-</p>	Yksityishenkilö B	<p>Valvotun lentopaikan läheisyydessä rajoittavan UAS-ilmatilavyöhykkeen ehtoja on noudatettava, vaikka alueelle on perustettu myös erillinen salliva vyöhyke. Paikallisesti voidaan sopia toimintaa koskevista erityisohjeista, mutta korkeusrajoituksen ylitystä ei voida sallia kategorisesti kaikilla lentopaikkojen rajoittavilla vyöhyk-</p>

<p>ilmatila- vyöhykkeet – valvotut len- topaikat</p>	<p>koin mahdottomaksi. Lausunnolla olevassa määräyk- sessä rajoittavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden korkeus- porrastus parantaa selkeästi tilannetta ja on askel oi- keaan suuntaan. Kuitenkin Jyväskylän ja Utin valvottu- jen lentopaikkojen lähialueilla on edelleen suurelta osin 50 m korkeusrajoitus sulkuaikana.</p> <p>Korkeusrajoituksesta voitaisiin määräyslunnonksen mukaan poiketa Liikenne- ja viestintäviraston luvalla tai Liikenne- ja viestintäviraston asettamilla erityiseh- doilla. Näillä alueilla tapahtuvan perinteisen lennoki- harrastuksen toimintamahdollisuuksien kannalta eh- dotan, että kyseiset luvat tai erityisehdot mahdollista- vat joustavan toiminnan:</p> <p>a) alueilla sijaitsevilla lennökkikerhojen hakemilla sal- livilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä.</p> <p>b) EU-asetuksen artiklan 16 mukaisen toimiluvan saa- neille lennökkikerhoille.</p>		<p>keillä. Traficomien asettamien erityisehtojen yksityiskohdista käydään vielä keskus- telua Fintrafficin ja SIL:n kanssa. Puuttuvat tiedot tullaan päivittämään SIL:n toi- mintaohjeisiin sallivien UAS-ilmatilavyöhykkeiden osalta.</p> <p>Asetuksen 2019/947 16 artiklan perusteella mahdollisesti myönnettävien lennok- kikerholupien ehdot tulevat tarkasteltaviksi myöhemmin.</p>
<p>Liite 3 Sallivat UAS- ilmatila- vyöhykkeet</p>	<p>Määräysluonnoksen liitteenä olevassa Suomen Ilmai- luliiton hakemuksessa on yhteensä 92 lennätyspaik- kaa.</p> <p>a) Haetuista lennätyspaikoista 6 sijoittuu valvottujen lentoa-alueiden lähialueen ulkopuolelle, mutta haettu UAS-ilmatilavyöhyke menee osin päällekkäin lähialu- een kanssa. Tämän seurauksena kyseisille lennätys- paikoille määrätään ehdotuksessa samat toimintaeh- dot kuin lähialueen sisäpuolella sijaitseville. Tämä vai- keuttaa toimintaa näillä kuudella lennätyspaikalla ja ehdotan, että näissä tapauksissa UAS-ilmatila- vyöhykkeen rajoja muutetaan siten, etteivät ne mene valvotun ilmatilan sisälle. Esimerkiksi EFJY- lähialueeseen rajoittuvista paikoista Leppälähdellä on alusta asti toimittu Kuopiontien eteläpuolella ja Kel- jonranta siirrettiin lähialueen ulkopuolelle koska toi- minta siellä oli hyvin vähäistä johtuen lähialueen rajoi- tuksista.</p>	<p>Yksityishenkilö B</p>	<p><i>Kohta a:</i> Tässä tarkoitettujen sallivien UAS-ilmatilavyöhykkeiden rajausta tullaan tarkistamaan siten, etteivät ne ulotu lentoaseman lähialueelle. Koordinaatit päivi- tetään määräyksen liitteeseen 3.</p> <p><i>Kohdat b - d:</i> Salliva UAS-ilmatilavyöhyke on perustettu lennökkikerhon hakemuk- sesta sen jäseniä varten. Jäsenet saavat poiketa avoimen kategorian vaatimuksis- ta sallivan vyöhykkeen ehtojen mukaisesti ja noudattaen kenttä sääntöjä. Kenttä- säännöt tai muut sallivan vyöhykkeen toimintaohjeet ovat riskinvähennyskeino, joiden perusteella sallivalla vyöhykkeellä on mahdollista toimia tavanomaisista avoimen kategorian ehdoista ja rajoituksista poiketen. Muut toimivat alueella EU- sääntelyn mukaisten avoimen kategorian rajoitusten ja ehtojen mukaisesti, ja mm. turvaetäisyydet varmistuvat sitä kautta.</p> <p>Myös mahdollinen 16 artiklan mukainen lennökkikerholupa tulee koskemaan kerhon omaa toimintaa, joka tapahtuu kerhon sääntöjen mukaan, ja muut nou- dattavat alueella avoimen kategorian vaatimuksia.</p> <p>Sallivien vyöhykkeiden ehtoja tarkentavan SIL:n hakemusliitteen mukaan kenttä- säännöt laaditaan paikalliseen toimintaan soveltuviksi. Määräyksen liitteeseen 3 on lisätty vaatimus siitä, että kenttä sääntöjen muutokset on koordinoitava paikal- listen toimijoiden sekä tarvittaessa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kans-</p>

b) Haetuista lennätyspaikoista 43 sijaitsee lentopaikoilla eli näissä toiminta tapahtuu lentopaikan hallinnon luvalla. Kaikki muu ilmailu toimii lentopaikoilla yhteisten sääntöjen mukaisesti, tämä on turvallisen toiminnan perusedellytys. Ilmailuliiton hakemuksessa sallivilla UAS-vyöhykkeillä toimiva hakija toimisi kuitenkin omien sääntöjensä mukaisesti, näin siitä huolimatta, että Ilmailuliiton 2019 hyväksymässä tavoiteohjelmassa tavoitteeksi asetetaan yhteiset säännöt liiton puitteissa tapahtuvalle lennokkiharrastukselle. Ehdotan, että Ilmailuliitto laatii yhteistyössä viranomaisen kanssa yhtenäisen sääntöpohjan lennokkitoiminnalle lentopaikoilla ja tämä sääntöpohja olisi yhteensopiva myös liiton tulevan artiklan 16 mukaisen toimiluvan kanssa. Yhteiseen sääntöpohjaan hakija voisi tehdä paikallisista olosuhteista johtuvia lisäyksiä.

c) Haetuista lennätyspaikoista 14 sijaitsee yhteisillä vesialueilla ja niillä toimitaan jokamiehenomaisuudella eikä hakija voi millään tavalla rajoittaa muuta alueen käyttöä. Ehdotan, että myös näille lennätyspaikoille laaditaan yhteiset säännöt, joissa määritetään vähintään selkeät turvaetäisyydet sivullisiin ja jotka ovat yhteensopivat Ilmailuliiton tulevan artiklan 16 mukaisen toimiluvan kanssa.

d) Loput 35 lennätyspaikkaa ovat osaksi kerhojen hallinnoimia lennökkikenttiä tai muita alueita, joilla toimitaan alueen hallitsijan tai hallinnon luvalla (esim. peltoja tai muussa käytössä olevia alueita). Vaikka osalla näistä alueista hakijat voivat rajoittaa sivullisten liikkumista, voidaan perustellusti kysyä, edistävätkö kerhojen täysin omat säännöt näilläkin alueilla turvallista toimintaa; valtaosa harrastajista lennättää kuitenkin monilla eri paikoilla. Ehdotan, että myös näillä alueilla vaaditaan yhteinen sääntöpohja paikallisilla lisäyksillä.

sa.

Kohta e: Nimitys "lennökkikenttä" ei sinänsä viittaa kerhotoimintaan enempää kuin nimitys "lennätyspaikka", eikä ota kantaa siihen kuka aluetta hallinnoi.

	e) Hakemuksessa kaikkia haettuja lennätyspaikkoja kutsutaan lennökkikentiksi. Tämä on harhaan johtavaa koska todellisia kerhojen itse hallinnoimia lennökkikenttiä on hakemuksessa alle kolmannes. Ehdotan, että jatketaan käytäntöä kutsua lennätyspaikkoja lennätyspaikoiksi.		
Liite 1 Kieltävät UAS- ilmatilav yöhykkeet	Sotilasilmailun viranomaisyksiköllä ei ole lausuttavaa liitteeseen 1.	Ilmavoimien esikunta, Sotilasilmailun viranomaisyksikkö	Traficom kiittää lausuntovastauksesta.
Liite 2 Rajoittavat UAS- ilmatilav yöhykkeet	Sotilasilmailun viranomaisyksikkö esittää tarkennusta liitteeseen 2 a: "ATS-elimen aukioloaikojen ulkopuolella UAS-toiminta on sallittua Liikenne- ja viestintäviraston luvalla tai Liikenne- ja viestintäviraston asettamilla erityisehdoilla. <i>Liikenne- ja viestintäviraston on kuultava puolustusvoimia ennen luvan myöntämistä siltä osin kuin lentoasemalla on pysyvästi puolustusvoimien joukkoja, johtoelimiä ja rakennelmia.</i> "	Ilmavoimien esikunta, Sotilasilmailun viranomaisyksikkö	Vaikka kuuleminen muutoinkin on oleellinen osa hallintomenettelyä, lisätään pyydetty virke selkeyden vuoksi liitteen 2 alkuun siten, että se koskee kaikkia rajoittavia UAS-ilmatilav yöhykkeitä siltä osin kuin alueella on mainittua puolustusvoimien toimintaa.
Liite 3 Sallivat UAS- ilmatilav yöhykkeet	Määräyksen liite 3 a käsittelee sallivia UAS-ilmatilav yöhykkeitä, joita ovat lennökkien lennätyspaikat. Sallivia UAS-ilmatilav yöhykkeitä perustetaan lennökkipaikalla toimivan harrasteilmailuyhdistyksen tai -seuran omaan käyttöön. Muiden toiminta yöhykkeellä on mahdollista tavanomaisia avoimen kategorian vaatimuksia noudattaen. Korkeimmalle ulottuvien lennätyspaikkojen yläraja on 5 000 jalkaa MSL. Sotilasilmailun viranomaisyksikön kommentti liitteeseen 3: ASM-toimintakäsikirjassa ei ole säädetty ilmatilankäytön etuoikeuden määräytymistä tilapäisen erillisvarausalueen ja sallivan UAS-ilmatilav yöhykkeen välillä. Esitetyillä lennätyspaikoilla ei nähdä olevan uhkaa sotilasilmailun turvallisuudelle, mikäli ASM-toimintakäsikirjan liitteen 1 mukaisilla Puolustusvoimien prioriteettialueilla on ilmatilakäyttöinen etuoikeus.	Ilmavoimien esikunta, Sotilasilmailun viranomaisyksikkö	Maanpuolustuksen kannalta merkityksellisten kohteiden ilmakeuhkiesto johtuu aluevalvontalain 14 §:stä, eikä sen erikseen mainitseminen ole tästä syystä välttämätöntä. Koska kiello ja Pääesikunnan mahdollisuus myöntää lupa on kuitenkin erikseen mainittu rajoittavien UAS-ilmatilav yöhykkeiden ehdoissa liitteessä 2, asiasta voidaan selvyiden vuoksi vastaavasti mainita myös sallivien yöhykkeiden osalta liitteessä 3. Maininta lisätään liitteen 3 etusivulle. Ilmatilan käytön prioriteetit määritetään ASM-toimintakäsikirjassa, ja myös UAS-ilmatilav yöhykkeet on huomioitu siellä. Rajoitus- ja kielloalueilla sekä TSA:lla on ilmatilankäytön etuoikeus kaikkiin UAS-ilmatilav yöhykkeisiin nähden.

	<p>keus sallivaan UAS-ilmatilavyöhykkeeseen nähden.</p> <p>Lisäksi osa lennätyspaikoista sijaitsee sotilaskohteiden läheisyydessä. Esitetään liitteen 2 mukaisesti myös tähän yhteyteen virkettä: <i>”Maanpuolustuksen kohteiden kuvaaminen ja tutkiminen ilmasta ei ole sallittua ilman erillistä Pääesikunnan lupaa.”</i></p>		
<p>Liite 2</p> <p>Rajoittavat UAS-ilmatilavyöhykkeet</p>	<p>Liitteessä 2 on ”Valtion miehittämättömän ilmailun osalta voidaan sopia pitkäaikaisia pysyväisluonteisia menettelyjä tai erityisjärjestelyitä rajoittavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden ehtojen täyttämiseksi. Menettelyistä on sovittava yhdessä ilmaliikennepalvelun tarjoajan, Puolustusvoimien ja Liikenne- ja viestintäviraston kanssa (valvotut lentopaikat, TMA, CTR, FIZ), tai lentopaikan pitäjän kanssa (valvomattomat lentopaikat ja helikopterilentopaikat)”.</p> <p>Sanamuoto rajaa sopimisen vain valtion ilmailua koskevaksi, mutta se tulisi yltää kaikkeen lennätykseen, joilla on vaikutusta Puolustusvoimien toimintaan. Eli sopimisen tulisi kattaa myös muut toimijat ja lyhytaikaiset luvat ja menettelyt. Yllä mainitut pysyväisluonteiset menettelyt tai erikoisjärjestelyt on sovittava hyvissä ajoin ennen määräysluonnoksen käyttöönottoa. Tässä kohtaa sopimisessa tulee huomioida esimerkiksi Puolustusvoimien vartiostojen lennätystoiminnan keskeytymätön toiminta. Lisäksi sotilaskohteiden läheisyydessä oleville alueille myönnettävien lupien lennätyskorkeuksissa tulee huomioida kuvaustiedustelun mahdollisuus.</p>	<p>Ilmavoimien esikunta, Operatiivinen osasto</p>	<p>Muiden kuin valtion ilmailun osalta ei ole tarkoitus sopia pitkäaikaisjärjestelyistä rajoittavilla alueilla toimintaa varten, vaan muut toimijat lennättävät joko määriteltujen ehtojen mukaisesti tai tapauskohtaisilla erityisluvilla. Yksittäisten erityisehtojen määrittelyssä kuullaan Puolustusvoimia silloin, kun harjoitettavalla toiminnalla on vaikutusta Puolustusvoimien toimintaan. Lyhytaikaisia lupia tai erityisehtoja rajoittavilla alueilla lennättämiseen voi olla tarpeen myöntää nopeasti, joten menettely ei voi olla kovin raskas.</p> <p>Ilmailulaissa säädetty sopimismenettely Puolustusvoimien kanssa koskee vain sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä.</p>
<p>Liite 3</p> <p>Sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet</p>	<p>Liitteessä 3 mainituilla alueilla lennätystoiminta voi yltää niin korkealle, että lennätykset tulisi saada näkyväksi. Eli lennätyksestä tulisi tehdä toimintailmoitus tms. jollain soveltuvalla teknisellä järjestelmällä. Teknisin menettelyin tehtävää ilmoitusvaatimusta tulisi suosia johdonmukaisesti joka tasolla, näillä edistetään tiedon integrointia eri esitysjärjestelmiin.</p>	<p>Ilmavoimien esikunta, Operatiivinen osasto</p>	<p>Yksi mahdollisuus olisi edellyttää toimintailmoituksen tekemistä Aviamaps-järjestelmään silloin, kun lennätyspaikalla harjoitetaan toimintaa korkealla. SIL:lle voitaisiin ehdottaa tällaiseen ohjeen lisäämistä kenttä sääntöihin. Traficom jatkaa keskustelua Puolustusvoimien kanssa siitä, olisiko tämä tarkoitukseen soveltuva työkalu.</p>

<p>Liite 2 Rajoittavat UAS-ilmatila-vyöhykkeet</p>	<p>EFAH UAS: Esitetään lisättäväksi rajoituksiin selvennykseksi: EFOU UAS C 50M - UNL ATS-elimen aukioloaikoina UAS-toiminta alueella yli 50 m (AGL) korkeudella on sallittua ainoastaan ilmailukennepalveluntarjoajan luvalla. ATS-elimen aukioloaikojen ulkopuolella UAS-toiminta yli 50 m (AGL) korkeudella on sallittua Liikenne- ja viestintäviraston luvalla tai Liikenne- ja viestintäviraston asettamilla erityisehdoilla. EFOU UAS A - vyöhykkeen sivurajojen ulkopuolella lennättäminen esteen läheisyydessä (enintään 50 m vaakasuoralla etäisyydellä) esteestä on kuitenkin sallittua kaikkina aikoina, ja esteen ylittäminen enintään 15 metrillä on sallittua esteestä vastaavan yksikön pyynnöstä. [Vastaavat selvennykset esitetty myös EFJE UAS, EFJV UAS, EFFH UAS, EFPJ UAS, EFMH UAS, EFMS UAS, EFHO UAS, EFLR UAS, EFHS UAS, EFPT UAS, EFTV UAS, EFPE UAS]</p>	<p>Fintraffic Lennonvarmistus Oy</p>	<p>Ehdotus merkitsisi sitä, että kunkin rajoittavan vyöhykkeen ehdot toistettaisiin myös toisen rajoittavan vyöhykkeen kohdalla silloin, kun nämä vyöhykkeet sijaitsevat osin päällekkäin. Traficom ei pidä tarkoituksenmukaisena toistaa toisen vyöhykkeen ehtoja tällä tavoin, jotta ehdoista ei tulisi liian vaikeaselkoisia. Sen sijaan lisätään määräystekstiin maininta siitä, että jos kaksi tai useampia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä sijaitsee kokonaan tai osittain päällekkäin, molempien vyöhykkeiden ehtoja on noudatettava. Myös lentopaikkojen pitäjiä on ohjeistettu asiasta, ja siitä on tiedotettu Traficomien verkkosivuilla.</p>
<p>Liite 3 Sallivat UAS-ilmatila-vyöhykkeet</p>	<p>a) Lennokkien lennätyspaikat "Toiminta lennokkien lennätyspaikoille perustettavilla sallivilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä on vapautettu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/1947 seuraavista kategorioita "avoin" koskevista vaatimuksista: - 7 artikla, kohta 1, seuraavasti: - Käyttäjän vastuut (UAS.OPEN.050, kohdat 4, 5 ja 6)" Esitetään poistettavaksi listauksesta kohdan 4 alakohdan c): "he ovat saaneet miehittämättömällä ilmalusjärjestelmällä harjoitettavaksi aiottuun toimintaan tarvittavat tiedot mahdollisista ilmatilavyöhykkeistä, jotka se jäsenvaltio, jossa toimintaa harjoitetaan, on julkaissut 15 artiklan mukaisesti;"</p>	<p>Fintraffic Lennonvarmistus Oy</p>	<p>Huomautus on aiheellinen. Kauko-ohjaajan tulee olla tietoinen perustetuista UAS-ilmatilavyöhykkeistä, koska osa sallivista vyöhykkeistä sijaitsee päällekkäin rajoittavien vyöhykkeiden kanssa. Myös rajoittavan vyöhykkeen ehdot on tällöin tunnettava ja niitä noudatettava. Tarkennetaan vapautettavien vaatimusten luetteloa siten, että vapautus koskee UAS.OPEN.050 4 kohdan osalta vain alakohtia a ja b.</p>

<p>Liite 3 Sallivat UAS- ilmatila- vyöhykkeet</p>	<p>a) Lennokkien lennätyspaikat</p> <p>"Toiminta lennokkien lennätyspaikoille perustettavilla sallivilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä on vapautettu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/1947 seuraavista kategorioita "avoin" koskevista vaatimuksista:</p> <p>- 7 artikla, kohta 1, seuraavasti:</p> <p>- Kauko-ohjaajan vastuut (UAS.OPEN.060, kohdan 1 alakohtat a ja b sekä kohta 4)"</p> <p>Esitetään poistettavaksi listauksesta kohdan 1 alakohta b): "kauko-ohjaajan on hankittava miehittämättömällä ilma-alusjärjestelmällä harjoitettavaksi aiottuun toimintaan tarvittavat päivitettyt tiedot ilmatilavyöhykkeistä, jotka se jäsenvaltio, jossa toimintaa harjoitetaan, on mahdollisesti julkaissut 15 artiklan mukaisesti;"</p>	<p>Fintraffic Lennonvarmistus Oy</p>	<p>Huomautus on aiheellinen. Vastaavin perustein kuin edellä tarkennetaan vapautettavien vaatimusten luetteloa siten, että vapautus koskee UAS.OPEN.060 1 kohdan osalta vain alakohtaa a.</p>
<p>Liite 3 Sallivat UAS- ilmatila- vyöhykkeet</p>	<p>Kaikki CTR:llä / FIZ lower:lla sijaitsevat sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet:</p> <p>Esitetään lisättäväksi maininta päällekkäisistä rajoittavista UAS-ilmatilavyöhykkeistä ja niiden rajoituksista.</p>	<p>Fintraffic Lennonvarmistus Oy</p>	<p>Lisätään määräystekstiin maininta siitä, että CTR- tai FIZ -alueella sijaitsevilla sallivilla vyöhykkeillä on noudatettava myös kyseisten rajoittavien vyöhykkeiden ehtoja. Joissakin tapauksissa salliva vyöhyke muotoillaan uudelleen niin, että se sijoittuu kokonaan rajoittavan vyöhykkeen ulkopuolelle. Lisäksi vyöhykkeiden mahdolliset päällekkäisyydet huomioidaan Traficommin riskiarviossa.</p>
<p>SIL:n hakemuksen liite 1 Poikkeamatavoimen toimintakategorian rajoituksista</p>	<p>"Lennätyskorkeudet</p> <p>Maahan saakka valvotussa ilmatilassa (CTR-alue) voi lennättää rajoittavan UAS-ilmatilavyöhykkeen alarajaan ilman lennätysilmoituksia. CTR-alueella voi pyytää lisäkorkeuksia CTR:n ylärajaan saakka lähilennonjohdosta (yhteydenotto puhelimitse, määritelty aloitus ja lopetusaika, lennätyspaikka/lennättäjä oltava koko ajan lennonjohdon tavoitettavissa)."</p> <p>Esitetään poistettavaksi. Lennätyspaikkojen lennätystä käsitellään lennonjohdon toimesta samoin kuten muitakin lennätystä. Lennonjohdon vastuut miehityksen ilmailun turvallisuuden osalta eivät muutu, vaikka lennätetään lennätyspaikalla.</p>	<p>Fintraffic Lennonvarmistus Oy</p>	<p>SIL:n hakemusliite 1 ei jää pysyvästi osaksi määräystä. Koska se kuitenkin muodostaa osan sallivilla vyöhykkeillä harjoitettavan toiminnan ehdoista, SIL:n edellytetään tekemään siihen tarvittavat muutokset siten, että liitteen mukaisin ehdoin toiminta on turvallista.</p> <p>SIL:iä pyydetään poistamaan yksityiskohtaiset viittaukset menettelytapoihin, koska sopivin tapa on tarkoituksenmukaista valita paikallisten olosuhteiden mukaan.</p> <p>Rajoittavan vyöhykkeen ehtojen mukaan lennätykseen vaaditaan ATS-elimen lupaus sen toiminta-aikoina. Itse määräyksessä ei oteta tarkemmin kantaa siihen, millä tavoin lupa annetaan.</p>

SIL:n hakemuksen liite 1 Poikkeamat avoimen toimintakategorian rajoituksista	<p>"Lennätyskorkeudet Lähilennonjohdon ollessa suljettuna ilmoitus osoitetaan AMC:hen (Airspace Management Cell) ja tehdään lennätysilmoitus Aviamaps verkkopalveluun."</p> <p>Esitetään poistettavaksi. ATS-elimen ollessa suljettu, tulee noudattaa rajoittavien UAS-vyöhykkeiden rajoituksia. Ilmoitus AMC:lle ilmailutiedotusjulkaisulla ilmoitetun ATS-elimen palveluajan ulkopuolella ei aukottomasti varmista ilmoitustiedon välittymistä ATS-yksikölle, jos se avataan tai suljetaan NOTAM:sta poikkeavasti. Ilmoitus AMC:lle ei myöskään päädy ATS-elimen palveluaikojen ulkopuolella valvomattomalta lentopaikalta suoritettavaksi suunnitellun ilmailun tietoon Fintraffic ANS:n toimesta. Lisäksi tulee huomioda, että mahdollisessa ROT-ympäristössä tulevaisuudessa ATS-yksiköiden palveluaikoja ei julkaista välttämättä ilmailutiedotusjulkaisuilla.</p>	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	<p>SIL:n hakemusliite 1 ei jää pysyvästi osaksi määräystä. Koska se kuitenkin muodostaa osan sallivilla vyöhykkeillä harjoitettavan toiminnan ehdoista, SIL:n edellytetään tekevän siihen tarvittavat muutokset siten, että liitteen mukaisin ehdoin toiminta on turvallista.</p> <p>Yhteydenottotavasta on todettu, että lennätysilmoitus ATS-yksikköön olisi toimivampi ratkaisu kuin soitto AMC:hen, koska tällä tavoin ilmoitus menee sähköpostitse tiedoksi kaikille ao. yksikön lennonjohtajille. Lentoaseman läheisyydessä (lähialue tai FIZ, pois lukien yhteistoimintalentoasemat) sijaitsevalla rajoittavalla UAS C-vyöhykkeellä toimiminen tornin kiinni ollessa edellyttää lisäksi radiokuuntelua ja sen varmistamista puhelinsoitolla, että torni on todella kiinni. SIL:iä pyydetään tekemään liitteeseen tarvittavat muutokset.</p>
SIL:n hakemuksen liite 1 Poikkeamat avoimen toimintakategorian rajoituksista	<p>"Esineiden pudottaminen Sallitaan lajin luonteeseen kuuluva pienten ja kevyiden esineiden (laskuvarjo tms.) pudottaminen kenttäalueelle niin ettei toiminnasta aiheudu vaaraa ihmisille tai omaisuudelle."</p> <p>Esitetään rajattavaksi lentoasema-alueen ulkopuolelle, jotta ei aiheuta FOD-riskiä.</p>	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	<p>SIL:n hakemusliite 1 ei jää pysyvästi osaksi määräystä. Koska se kuitenkin muodostaa osan sallivilla vyöhykkeillä harjoitettavan toiminnan ehdoista, SIL:n edellytetään tekevän siihen tarvittavat muutokset siten, että liitteen mukaisin ehdoin toiminta on turvallista.</p> <p>SIL:iä pyydetään muuttamaan liitettä siten, että esineiden pudottaminen ei ole sallittua lentoasemilla lähimpänä kiitotietä (0 - 3 km) sijaitsevilla vyöhykkeillä.</p>
SIL:n hakemuksen liite 1 Poikkeamat avoimen toimintakategorian rajoituksista	<p>"Pyrotekniikka Sallitaan lajin luonteeseen kuuluvat pieni ja kevyt pyrotekniikka kuten harrasteraketit, rakettilennokit, kuumailmapallojen ja -ilmalaivojen polttimet, vapaasilentävien fusetit, polttomoottorit, suihkumoottorit, CE-merkityt savut ja värisavut."</p> <p>Esitetään rajattavaksi lentoasema-alueen ulkopuolelle, jotta ei aiheuta FOD-riskiä.</p>	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	<p>SIL:n hakemusliite 1 ei jää pysyvästi osaksi määräystä. Koska se kuitenkin muodostaa osan sallivilla vyöhykkeillä harjoitettavan toiminnan ehdoista, SIL:n edellytetään tekevän siihen tarvittavat muutokset siten, että liitteen mukaisin ehdoin toiminta on turvallista.</p> <p>SIL:iä pyydetään muuttamaan liitettä siten, että pyrotekniikan käyttö ei ole sallittua lentoasemilla lähimpänä kiitotietä (0 - 3 km) sijaitsevilla vyöhykkeillä.</p>
SIL:n hakemuksen liite 1	SIL:n esittämät poikkeamat avoimen toimintakategorian kohdista eivät ole yhtenevät Traficomien Liite 3:n	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Traficom pahoittelee tästä aiheutunutta epäselvyyttä. Tarkoitus on ollut luetella määräyksen liitteessä 3 SIL:n esittämät poikkeuskohdat siltä osin kuin Traficom

Poikkeamat avoimen toimintakategorian rajoituksista	kanssa. Täältä osin on epäselvää kumpiin poikkeamiin tulisi lausua.		pitää vapautuksia tarkoituksenmukaisina. SIL:iä pyydetään joko jättämään omista säännöistään poikkeuskohtien luettelo pois tai yhtenäistämään se liitteen 3 luettelon kanssa.
Liite 1 Kieltävät UAS-ilmatilavyöhykkeet	<p>Laissa ilmailulain muuttamisesta (534/2020) todetaan miehittämättömän ilmailun rajoittamisesta ja kieltämisestä UAS-ilmatilavyöhykkeillä (11 a §), että kyseiset UAS-ilmatilavyöhykkeet voidaan perustaa "välttämättömästä syystä". Myös liikenne- ja viestintävaliokunta on omassa mietinnössään (LiVM 6/2020 vp – HE 41/2020 vp) painottanut, että "rajoittavien vyöhykkeiden perustamisen edellytyksenä on välttämätön syy" sekä todennut, että "miehittämättömille ilma-aluksille ei tule asettaa rajoittavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden määrittelyllä enemmän rajoituksia kuin on välttämätöntä ja asetettavien rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia. - - Liikenne- ja viestintävaliokunta on jo aiemmin nähnyt miehittämättömien ilma-alusten hyödyntämisessä monipuolista potentiaalia ja suhtautunut myönteisesti niiden käytön mahdollistamiseen."</p> <p>Ottaen huomioon lain tarkan sanamuodon sekä valiokunnan esittämän tahtotilan, RPAS Finland kannustaa Traficomia tarkentamaan joitakin esitettyjä kielto- ja rajoitusalueita.</p> <p>Ensinnäkin, RPAS Finland näkee esityksen tavoin perusteltuna rajoittaa lentoja vankiloiden yläpuolella. RPAS Finland ehdottaa Traficomia kuitenkin miettimään, onko kyseessä oltava kieltävät UAS-ilmatilavyöhykkeet vai voitaisiinko näissäkin tapauksissa käyttää rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä ja sallia dronetoiminta yksittäistapauksissa vankilan kanssa sovitulla ehdoilla. Tämä vastaisi järjestelyä, jota on nyt esitetty poliisiasemien ja muiden poliisin toimipisteiden kohdalla, joissa "lennättäminen vyö-</p>	RPAS Finland ry	<p>Rikosseuraamuslaitos on hakemuksessaan pitänyt tarpeellisena kokonaan kieltävien vyöhykkeiden perustamista vankiloiden ympärille. Vankiloiden ympäristössä on myös maassa liikkuminen kielletty (sisäministeriön asetus liikkumis- ja oleskelurajoituksista, 1104/2013) eikä laitos ole nähnyt missään tilanteissa tarvetta myöntää lupia tai erityisehtoja vankila-alueilla lennättämiseen. UAS-ilmatilavyöhykkeiksi nimetyt alueet ovat pieniä ja ne on rajattu tarkasti vankilan aidatun alueen mukaan.</p> <p>Kohteen tai alueen lukuun tapahtuva toiminta miehittämättömällä ilma-aluksella on joka tapauksessa sallittua ilmailulain 11 a §:n mukaisesti.</p>

	hykkeellä voidaan tapauskohtaiseen harkintaan perustuen sallia erityisehdoilla”.		
Liite 2 Rajoittavat UAS-ilmatila- vyöhykkeet	<p>Muiden rajoittavien UAS-ilmatila- vyöhykkeiden (e) kohdalla on esitetty useita rajoituksia, joiden perusteita ei ole selvitetty. Traficom on hakemusvaiheessa pyytänyt esittämään vyöhykkeen tyyppin ja sen perustamistarpeen syyt, mutta näitä syitä ei ainakaan lausunnonantajille ole saatavilla. Näin on mahdotonta arvioida täyttyykö lainsäädännön esittämä ”välttämätön syy”.</p> <p>Voidaan päätellä, että Metsä Fibren Kemin tehtaan ja Nuottasaaren ja Ortikarin sataman esitettävät rajoitukset perustuvat ilmailulain 11 a §:n kohtiin 5 (”teollisuuslaitoksen tai teollisuusalueen suojaaminen”) ja 6 (”sataman, terminaalin, ratapihan tai muun vastaavan liikenteen solmukohdan suojaaminen”). Kaikkien tehtaiden tai satamien merkitseminen kieltoalueeksi ei sellaisenaan ole kuitenkaan lain vaatimalla tavalla välttämätöntä ja syitä tulisi siksi esitellä ja perustella tarkemmin. Ice Land Europe Oy:n rajoituspyynnöt ovat vielä edellä mainittuja ongelmallisempia, sillä niiden perusteita ei voi mitenkään päätellä edes yhtiön toimialan tai toiminnan luonteen perusteella (kiinteistöjen vuokraus ja hallinta).</p> <p>Mikäli yllä olevien rajoitusalueiden perustamiseen joltain osin kuitenkin päädytään, RPAS Finland kannustaa Traficomia pohtimaan pääsyä rajoitusalueille esimerkiksi erityisen tai sertifioidun kategorian droneille. Kuten Traficomien perustelumuiotissa on todettu voidaan ”sallia pääsy vyöhykkeelle vain tietyn luokan miehittämättömille ilma-aluksille taikka asettaa pääsyn ehdoksi tietyt tekniset ominaisuudet, kuten etätunnistus- tai paikkatietoisuusjärjestelmät”.</p> <p>Kategorisen, kaiken dronetoiminnan kieltämisen sijaan tulisikin mahdollisuuksia riski- ja suoriteperuste-</p>	RPAS Finland ry	<p>Traficom muistuttaa, että näillä rajoittavilla UAS-ilmatila- vyöhykkeillä ei ole kielletty kaikkea dronetoimintaa, vaan sitä on rajoitettu ja sille on asetettu ehtoja. Menettely lennätystä sopimiseksi on varsin kevyt. Traficom ei pidä tarkoituksenmukaisena erikseen sallia erityisen tai sertifioidun kategorian dronen lennättämistä rajoitusalueilla, sillä tällaisessa toiminnassa riskit ovat lähtökohtaisesti suuremmat, vaikka lievennyskeinojakin on. Pääsy rajoitusalueille perustuu tapauskohtaiseen harkintaan ja tarpeiden yhteensovittamiseen.</p> <p>Vyöhykkeiden perustamistarpeiden syitä ei esitetä määräysliitteissä, jotta liitteistä ei tulisi kohtuuttoman pitkiä ja raskaita. Hakemukset perusteluineen ovat kuitenkin lähtökohtaisesti julkisia asiakirjoja ja Traficomista pyynnöstä saatavissa.</p> <p>Perustettavat UAS-ilmatila- vyöhykkeet ovat joka tapauksessa määräaika- aisia. Jos tietyllä rajoittavalla alueella ilmenee erityistä tarvetta RPAS-toimintaan, tilannetta voidaan arvioida uudelleen.</p>

	<p>seen arviointiin käyttää myös rajoitusalueiden kohdalla. Erityisen ja sertifioidun kategorian drone-operaattoreita valvotaan jo nyt yksityiskohtaisemmin kuin avoimen kategorian drone-operaattoreita (riski- ja suoritusperusteinen lupaprosessi) eikä samoja rajoituksia olisi siksi välttämätöntä kohdistaa kaikkiin drone-operaattoreihin.</p> <p>RPAS Finland tunnistaa, ettei rajoitusalueita ole esityksessä useita, mutta avoimuuden ja tasapuolisuuden valossa näkee tarpeellisena, että annettavassa määräyksessä huomioidaan yllä olevat lähtökohdat eikä tehdä ennakkotapausta, joka voisi vaikuttaa negatiivisesti erityisesti ammattimaiseen BVLOS-dronetoiminnan kehittymismahdollisuuksiin tulevaisuudessa. Rajoituksia ei saisi asettaa varmuuden vuoksi vaan niiden tulisi aina perustua välttämättömiin syihin ja olla laajuudeltaan mahdollisimman vähän rajoittavia.</p>		
Liite 3 Sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet & SIL:n hakemusliite	<p>RPAS Finland pitää sallivien UAS-ilmatilavyöhykkeiden määrää positiivisena ja kiittää Ilmailuliittoa selkeästä toimintaohjeesta (liite 1, Poikkeamat avoimen toimintakategorian rajoituksista).</p> <p>RPAS Finland pyytää kuitenkin kiinnittämään huomiota liitteessä 1 kohtaan, jossa mainitaan, että "Miehittämätön ilma-alus väistää muita ilma-aluksia (miehittettyjä)". Samassa yhteydessä olisi hyvä tarkentaa, että mikäli salliva UAS-ilmatilavyöhyke asettuu päällekkäin jonkin miehittämättömän ilma-aluksen (BVLOS-)toimintaan varatulle D-alueelle, tulisi harrasteilma-aluksen väistää myös ko. miehittämätöntä ilma-alusta.</p>	RPAS Finland ry	<p>SIL:n hakemusliite 1 ei jää pysyvästi osaksi määräystä. Koska se kuitenkin muodostaa osan sallivilla vyöhykkeillä harjoitettavan toiminnan ehdoista, SIL:n edellytetään tekevän siihen tarvittavat muutokset siten, että liitteen mukaisin ehdoin toiminta on turvallista.</p> <p>Sääntelyssä on lähtökohtana, että miehittämätön ilma-alus väistää muita ilma-aluksia. Tästä pääsäännöstä voidaan kuitenkin poiketa toimittaessa erikseen varatulla alueella, kuten vaara-alueella. Tilapäiset vaara-alueet on edelleen huomioitava, vaikka toimittaisiin sallivalla UAS-ilmatilavyöhykkeellä.</p>
Yleinen kommentti	<p><i>Kehitysehdotukset</i></p> <p>Esitämme, että rajoittaviin ilmatilavyöhykkeisiin lisätään mahdollisuus asettaa rajoituksia myös linnuston ja luonnonsuojelullisin perustein. Suojelualueista ja</p>	BirdLife Suomi ry	<p>Rajoittavia ja kieltäviä UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevassa ilmailulain 11 a §:ssä mainitun ympäristönsuojeluperusteen on lakimuutoksen perustelujen mukaan tarkoitettu kattavan myös luonnonsuojelun. Näin ollen rajoittavan UAS-ilmatilavyöhykkeen perustaminen linnuston suojelemiseksi on lähtökohtaisesti</p>

muista linnustollisesti tärkeistä alueista on tarjolla paikkatietoa, joten rajoitusalueiden määrittäminen on teknisesti varsin yksinkertaista. Linnustoon perustuvat rajoitukset voidaan asettaa osavuotisiksi, koska häirinnälle alttiit linnut ovat paikalla vain pesimä- ja muuttoaikoina, ja useimmissa tapauksissa riittää rajoitus, jossa asetetaan minimilentokorkeus.

Tausta

Nykyisessä muodossaan rajoittavia tai kieltäviä UAS-ilmatilavyöhykkeitä voidaan perustaa välttämättömästä syystä mm. valtion johtamisen, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, poliisitoiminnan, oikeudenhoidon, teollisuuden, liikenteen tai ympäristönsuojelun kannalta tärkeiden kohteiden suojaamiseksi.

Droonien kasvava suosio asettaa jatkossa tarpeita asettaa ilmatilarajoituksia myös luonnonsuojelullisin perustein. Tällä hetkellä droonien käyttöä luonnonsuojelun näkökulmasta rajoittaa luonnonsuojelulain (LsL) 39 §: ”*Kiellettyä on rauhoitettuihin eläinlajeihin kuuluvien yksilöiden: ... tahallinen häiritseminen, erityisesti eläinten lisääntymisaikana, tärkeillä muuton aikaisilla levähdysalueilla tai muutoin niiden elämäinkierron kannalta tärkeillä paikoilla*”.

Eryteisesti suosituimmilla retkeilykohteilla ja luonnonsuojelualueilla droonien lennätys on osoittautunut häiriötekijäksi, mikä haittaa luonnonsuojelun toteutumista. Luonnonsuojelualueet on perustettu turvaamaan luonnon monimuotoisuuden säilymistä ja osalle niitä on asetettu ihmisen liikkumista rajoittavia määräyksiä luonnonsuojelun toteuttamiseksi. Luonnonsuojelualueita hallinnoivilla viranomaisilla ei ole kuitenkaan toimivaltaa asettaa rajoituksia ilmatilaan.

Droonien vaikutus lintuihin

Droonien nopea tekninen kehitys ja suosio tuottaa jatkuvasti uutta tutkimustietoa droonien vaikutuksista

mahdollista.

Ilmailulain 11 a §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeen välttämättömästä syystä joko määräyksellä enintään kolmen vuoden määräajaksi tai hakemuksesta päätöksellä enintään vuoden määräajaksi. Vaikka Traficom lain mukaan voi perustaa vyöhykkeen määräyksellä myös omasta aloitteestaan, käytännössä se Traficomian oman toimialan ulkopuolella edellyttää muulta taholta tulevaa esitystä.

Ilmailulain hallituksen esityksen perustelujen mukaan (HE 41/2020 vp) tarkoituksena on, että UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista voisi hakea se taho, jonka suojaamiseksi kyseinen vyöhyke on tarkoitettu perustaa. Esimerkiksi luonnonsuojelun osalta tämä voisi olla kyseistä aluetta hallinnoiva taho. Linnustonsuojelun tai yleisemminkin luonnonsuojeluperusteella esitettävät rajoittavat UAS-ilmatilavyöhykkeet on suositeltavaa etukäteen koordinoida eri yhdistysten, kuntien ympäristönsuojeluviranomaisten ja luonnonsuojeluviranomaisten kesken.

Riippumatta siitä, halutaanko vyöhykettä esittää ensi vaiheessa hakemuksella yhden vuoden ajaksi vai pidempiaikaisesti määräyksellä kolmen vuoden ajaksi, kehotamme käyttämään Traficomian verkkosivuilta löytyvää hakemuslomaketta:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/regulation/UAS-ilmatilahakemuslomake_LU3635_W_TAL.pdf

Koska nyt annettava määräystä varten vyöhyke-ehdotusten määräaika on päätynyt jo helmikuussa ja uusien ehdotusten osalta tarvittaisiin uusi lausuntokierros, mikä viivästyttäisi määräyksen antamista, seuraava mahdollisuus perustaa rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä määräyksellä on keuhällä 2022. Jos vyöhykkeen perustaminen halutaan käsitteilyyn nopeammin, tulee kysymykseen hakemus vyöhykkeen perustamiseksi ensi vaiheessa Traficomian päätöksellä yhden vuoden ajaksi. Päätöksellä perustettavasta vyöhykkeestä peritään Traficomian maksuasetuksen (472/2020) mukaisesti 320 euron maksu.

luontoon ja erityisesti lintuihin. Herkkydessä droonien aiheuttamalle häirinnälle on vaihtelua lintulajien ja yksilöiden välillä. Toiset ovat toisia herkempiä.

Droonien aiheuttamaa pelotusvaikutusta käytetään nykyään jopa tarkoituksellisesti hyväksi lintujen aiheuttamien satovahinkojen pienentämiseksi, ja droonien käytön salliminen on erikseen mainittu satovahinkojen ehkäisemistä koskevissa poikkeusluvista, joilla sallitaan rauhoitettujen lajien häirintä.

Linnustonsuojelun kannalta erityisen haavoittuvia paikkoja häirinnän kannalta ovat arvokkaat lintuvedet ja saariston pesimäluodot. Lintuvesillä ja saaristossa linnusto pesii tyypillisesti tiheinä yhdyskuntina, jolloin lyhyetkin häiriöt voivat olla pesimätuloksen kannalta merkittäviä, sillä pesä ja poikaset altistuvat saalistajille niitä suojaavan emon pelästyessä droonia. Lisäksi kosteikkolintulajit kerääntyvät muuttoaikoina tietyille kohteille, missä ne ovat herkkiä häirinnälle.

Lintujen häiritseminen tällaisilla kohteilla on kielletty LsL 39 §:llä, mutta käytännössä kyse on paljolti pilotin omasta harkinnasta ja toiminnan häiriövaikutuksen ymmärryksestä.

Käytännön kokemusten mukaan >100 metrin korkeudella lentävä drooni ei häiritse lintuja. Pesimäkaudella linnut sietävät droonin aiheuttamaa häiriötä paremmin, kun taas muuttoaikoina levähtävät lintuparvet reagoivat häiriöön jo huomattavasti kauempaa. Suuresta vuodenaikaisesta ja lajikohtaisesta vaihtelusta johtuen ohjeellista minimilentokorkeutta linnustollisesti arvokkailla kohteilla on vaikea määrittää, mutta nykykäytöksemme mukaan lennättäminen vähintään 50 metrin korkeudessa poistaa suuren osan linnustolle aiheutuvasta häiriöstä. Arvokkailla lintukohteilla lentorajoitus voisi siis olla täyden lennätyskiellon sijasta myös minimilentokorkeuden määräävä.

Yleinen kommentti	<p>Tringa katsoo, että ympäristön suojelemiseksi ja luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi on tärkeää ja välttämätöntä perustaa miehittämättömien ilma-alusten toimintaa rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä tärkeille linnustonsuojelualueille. Tämä turvaisi tärkeitä luontoarvoja, edistäisi sekä kansallisia että kansainvälisiä tavoitteita luonnon monimuotoisuuden suojelemiseksi ja selkeyttäisi ilma-alusten toiminnan juridista viitekehystä sekä järjestöjen, viranomaisten että ilma-alusten käyttäjien näkökulmasta.</p> <p><i>Yleistä</i></p> <p>Määräysluonnoksen tarkoituksena on perustaa kieltäviä, rajoittavia ja sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä enintään kolmen vuoden ajaksi liitteissä osoitetulla tavalla. Määräys on tarpeellinen ja selkeyttää miehittämättömien ilma-alusten toimintaa ja sille asetettavia rajoituksia sekä turvallisuutta. Nyt esillä olleessa luonnoksessa ei kuitenkaan huomioida rajoittavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden roolia tärkeiden linnustonsuojelualueiden suojelemisessa. Vaikka miehittämättömällä ilma-aluksilla on useita hyödyllisiä käyttötarkoituksia, niistä on myös runsaasti potentiaalista vakavaa haittaa luonnonvaraisille linnuille ja muille eliöille. Tringa katsoo, että ilmailulakiin (864/2014, IlmailuL) perustuvat rajoitukset ovat tarpeellisia linnustollisesti tärkeiden alueiden suojelemiseksi, ja esittää miehittämättömien ilma-alusten toiminnan rajoittamista tällaisilla alueilla.</p> <p><i>Rajoittavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustaminen linnustonsuojelualueille</i></p> <p>IlmailuL 11 a §:n 1 momentin 7 kohdan nojalla miehittämätöntä ilmailua voidaan välttämättömästä syystä rajoittaa tai kieltää ympäristön suojelemiseksi. Tämä tapahtuu perustamalla ilmailua rajoittava tai kieltävä UAS-vyöhyke. Tringan näkemyksen mukaan rajoittavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustaminen tärkeille</p>	Tringa ry	<p>Katso edellinen Birdlife Suomi ry:n lausuntoon annettu vastaus. Luonnon- ja linnustonsuojelu on lähtökohtaisesti hyväksyttävä peruste rajoittavan UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamiselle.</p> <p>Rajoittava UAS-ilmatilavyöhyke voidaan perustaa määräyksellä kolmen vuoden ajaksi tai päätöksellä enintään yhden vuoden ajaksi. Päätös on maksullinen (320 euroa). Seuraava mahdollisuus perustaa vyöhykkeitä määräyksellä on keväällä 2022.</p>
-------------------	---	-----------	---

linnustonsuojelualueille on välttämätöntä miehittämättömien ilma-alusten haittavaikutusten torjumiseksi ja vähentämiseksi. Esimerkkejä tällaisista linnustonsuojelualueista Uudenmaan alueella ovat Helsingin Vanhankaupunginlahti ja Östersundomin lintuvedet, Espoon Laajalahti ja Matalajärvi, Hyvinkään Ridasjärvi, Norra Fladet ja Saltfjärden Kirkkonummella sekä Karjaan Lepinjärvi, Vihdin Vanjärvi ja Nummi-Pusulän-Lohjan lintuvedet Lohjalla. Tällaiset kohteet ovat linnustollisesti arvokkaita lintuvesiä ja kosteikkoja, joiden pesimälajisto ja alueella vuosittain tavattava muu linnusto on erittäin monimuotoista. Esityksemme ei kuitenkaan rajoitu näihin alueisiin.

Miehittämättömien ilma-alusten vaikutukset linnustoon

Miehittämättömien ilma-alusten luonnonvaraisille linnuille aiheuttamat haittavaikutukset voidaan jakaa karkeasti viiteen eri kategoriaan (Mayntz 2020):

- 1) pesinnän häiritseminen
- 2) petolintujen reviirikäyttäytymisestä johtuvat hyökkäykset
- 3) soitimen häiritseminen
- 4) ruokailunaikaiset häiriöt
- 5) törmäysriskin kasvaminen.

Ilma-alukset voivat häiritä pesintää esimerkiksi ajamalla hautovan linnun pois pesältä, jolloin pesä jää ilman valvontaa ja on alttiina saalistajille. Toiseksi petolintujen reviirikäyttäytyminen voi saada petolinnun hyökkäämään ilma-aluksen kimppuun. Tämä aiheuttaa linnulle stressiä ja voi johtaa pahimmillaan fyysisiin vammoihin mahdollisen yhteentörmäyksen yhteydessä. Myös yleinen törmäysriski voi kasvaa ilma-alusten käytön ja määrän kasvaessa, vaikka tällaisia tapauksia ei toistaiseksi ole tiedossa. Soidintavilla linnuilla ilma-alusten aiheuttama häiriö voi kohdistua soitimeen ja

pahimmillaan keskeyttää sen kokonaan, jolloin lisääntyminen voi häiriintyä. Ruokailunaikaisilla häiriöillä tarkoitetaan tilannetta, jossa ilma-alus saa linnun pakenemaan ruokailupaikalta ja pahimmillaan hylkäämään kyseisen ruokailupaikan kokonaan.

Valtaosa näistä häiriöistä perustuu ohi tai yli lentävän ilma-aluksen aiheuttamaan pakoreaktioon. Tutkimuskirjallisuudessa on viitteitä siitä, että ohituskorkeudella ei ole juurikaan merkitystä pakoreaktion todennäköisyyden ja voimakkuuden kannalta (Weston ym. 2020), kun puhutaan ilma-alusten tyypillisesti käyttämistä lentokorkeuksista. Lintuvesiympäristössä levähtävät linnut ja pesivät kahlaajat vaikuttavat olevan erityisen alttiita ilma-aluksen aiheuttamalle häiriölle (Suomen ympäristökeskus 2020).

Tringa muistuttaa, että valmiiksi uhanalaiset lajit ovat erityisen herkkiä vähäisellekin ylimääräiselle häirinnälle, etenkin jos häirintä kohdistuu pesintään ja lisääntymiseen tai ruokailuun. Tällaisten lajien tapauksessa ylimääräisellä häirinnällä voi olla jopa populaatiotason vaikutuksia.

Luonnonsuojelulain tahallisen häirinnän kielto

Luonnonsuojelulain (1096/1996) 39 §:n rauhoitus-säännökset suojelevat rauhoitettuja lintuja tahalliselta häiritsemiseltä lisääntymisaikana ja tärkeillä muuton aikaisilla levähdysalueilla ja rauhoittavat erikseen suurten petolintujen säännöllisesti käyttämät pesäpuut. Nämä säännökset ovat kuitenkin osoittautuneet yksin riittämättömäksi instrumentiksi takaamaan rauhoitettujen lintujen pesimärauhaa ja tärkeiden levähdyspaikkojen suojelua. Tämän vuoksi Tringa esittää, että tärkeille linnustonsuojelualueille perustettaisiin rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä siten, että miehittämättömien ilma-alusten toimintaa rajoitettaisiin näillä alueilla vuosittain ajallisesti lintujen pesimäaika-

	<p>na sekä syysmuuton levähdysaikana 1.4.– 30.10. Rajoitus perustuisi IlmailuL 11 a §:n 1 momentin 7 kohtaan ja vyöhykkeiden tarkoitus olisi ympäristön suojeleminen näillä alueilla.</p> <p>Rajoitus olisi myös linjassa LSL 39 §:n tahallisen häirinnän kiellon kanssa: ilma-aluksen lennättäminen tärkeillä lintualueilla esitettyyn rajoitusaikaan aiheuttaa hyvin suurella todennäköisyydellä rauhoitussäännöksissä tarkoitettua tahallista häirintää. Rajoittavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamisella harraste-toimintaa voitaisiin tehokkaasti ohjata pois tärkeitä lintualueilta sellaisiin ympäristöihin, joissa linnustoon ei kohdistu yhtä suuria häirintäpaineita.</p> <p><i>Poikkeukset kiellosta</i></p> <p>IlmailuL 11 a §:n 5 momentin mukaisesti esitetty rajoitus ei koskisi alueen lukuun tapahtuvaa miehittämättömällä ilma-aluksella harjoitettavaa toimintaa. Miehittämättömällä ilma-aluksilla on myös arvokkaita sovellusmahdollisuuksia suojele- ja tutkimustoiminnassa (ks. esim. Magero ym. 2017). Näin ollen IlmailuL 11 a §:n 3 momentin mukaisesti tällaista toimintaa varten voitaisiin asettaa ehtoja, joiden mukaan miehittämättömien ilma-alusten käyttö suojele- ja tutkimustarkoituksiin olisi rajoittavalla vyöhykkeellä sallittua toimivaltaisen viranomaisen myöntämällä luvalla. Ilmatilavyöhykkeiden rajoitukset eivät myöskään koskisi IlmailuL 11 a §:n 4 momentissa tarkoitettuja tahoja.</p>		
Yleinen kommentti	<p>Lausuntopyyntöön liitteenä olevassa perustelumuistion luonnoksessa todetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa rajoittavia tai kieltäviä UAS-ilmatilavyöhykkeitä ympäristönsuojelun kannalta tärkeiden kohteiden suojaamiseksi. Ympäristönsuojelu ja ohjaus -yksikkö esittää, että kieltävät UAS-ilmatilavyöhykkeet perustetaan Helsingin kaupungin alueella Viikki-Vanhankaupunginlahden Natura-</p>	<p>Helsingin kaupunki, Ympäristöpalvelut</p>	<p>Katso Birdlife Suomi ry:n lausuntoon annettu vastaus. Luonnon- ja linnustonsuojelu on lähtökohtaisesti hyväksyttävä peruste rajoittavan UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamiselle.</p> <p>Rajoittava UAS-ilmatilavyöhyke voidaan perustaa määräyksellä kolmen vuoden ajaksi tai päätöksellä enintään yhden vuoden ajaksi. Päätös on maksullinen (320 euroa). Seuraava mahdollisuus perustaa vyöhykkeitä määräyksellä on keväällä 2022.</p>

	<p>alueelle ja Östersundomin lintuvesien luonnonsuojelualueille noudattaen liitteenä olevia rajoja (alueiden paikkatietorajaukset lausunnon liitteinä).</p> <p>Perustelut: Viikki-Vanhankaupunginlahti sekä Östersundomin lintuvesien luonnonsuojelualueet ovat erittäin tärkeitä linnustonsuojelualueita niin alueilla pesiville kuin levähtäville ja ruokaileville lajeille. Molemmat alueet kuuluvat Natura 2000 -verkostoon linnustonsuojelullisten arvojensa takia. Miehitämättömien lennokkien lennättämisen on havaittu aiheuttaneen häiriötä suojelun kohteena olevalle linnustolle Vanhankaupunginlahdella.</p> <p>Erityisen häiriöherkkä kohde Vanhankaupunginlahden alueella on Lopin saari, jossa merikotka on pesinyt vuonna 2020. Jos kieltävien UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustaminen em. suojelualueille kokonaisuudessaan ei onnistu, niin toissijaisesti ympäristönsuojelu ja ohjaus -yksikkö esittää Lopin saaren ympärille kieltoalueena ympyrää, jonka säde on vähintään 400 metriä. Lopin saaren likimääräiset keskipistekoordinaatit ovat 6676406, 389699 (ETRS-TM35FIN).</p>		
<p>Liite 2 Rajoittavat UAS-ilmatilavyöhykkeet</p>	<p>Suomen Moottorilentäjien Liiton mielipide on, että kaikille lentopaikoille on määritettävä koordinaattipistein suorakaiteen muotoiset rajoittavat UAS-ilmatilasuojavyöhykkeet, jotka tulee olla vähintään;</p> <p><i>4.1 Rajoittavat UAS-ilmatilavyöhykkeet, Liite 2, ss 1-69</i></p> <p><i>a) Lentopaikat – valvotut lentopaikat</i></p> <p><i>b) Lentopaikat – valvomattomat lentopaikat</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 km lentokentän molempien kiitotiesuuntien kynnykseltä vaakasuoralla etäisyydellä, ja • 2 km lentokentän kiitotiealueen keskiviivalta sivusuuntiin vaakasuoralla etäisyydellä • korkeusrajat: SFC-UNL <p>Tämä vastaa lausuntopyyntöissä esitettyjä rajoja len-</p>	<p>Suomen Moottorilentäjien Liitto ry</p>	<p>Traficom ei pidä tarkoituksenmukaisena laajentaa lentopaikkoja suojaavia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä kategorisesti näin suuriksi. Tämä kasvattaisi sopimis- ja lupamenettelyjen tarvetta ja voisi kuormittaa lentopaikkojen pitäjiä kohtuuttomasti. Aiempaan määräykseen OPS M1-32 verrattuna lentopaikkojen suojaavyöhykkeet ovat jo kaksinkertaiset.</p> <p>Lisäksi EU-asetuksen 2019/947 mukaan miehitämätön ilma-alus on väistämismisällinen: kauko-ohjaajan on pidettävä miehitämätön ilma-alus suorassa näköyhteydessä ja tähytettävä jatkuvasti ympäröivää ilmatilaa välttääkseen riskin yhteentörmäyksestä miehitettyjen ilma-alusten kanssa. Kauko-ohjaajan on keskeytettävä lento, jos toiminta aiheuttaa riskin muille ilma-aluksille, ihmisille, eläimille, ympäristölle tai omaisuudelle (esim. kohta UAS.OPEN.060 2) b)).</p> <p>Jos lentopaikalle laaditaan IFR-menetelmiä, suojaavien vyöhykkeiden laajuutta on tarkasteltava uudelleen.</p>

nonjohdon ollessa kiinni valvotuilla lentokentillä.

c) Lentopaikat – valvomattomat helikopterilentopaikat, Liite 2, ss 70-78:

- koordinaattipisteet (6kpl) 3 000 m helikopterilentopaikan keskipisteestä
- korkeusrajat: SFC-UNL

PERUSTELUT: Miehitetyn lentokoneen normaali kolmen asteen lähestymisliuku vaatii tilaa n. 1 mailin (1,852 km) per 320 jalkaa (n. 97,5m), eli reilun 1,5 mailia (2,9 km) 500 jalasta. Lähestymisliu'un ilmatila tulee olla suojattuna, sillä

- 1 kilometrin päässä kiitotien kynnyksestä lentävä lentokone on enää n. 50 metrin korkeudessa
- 1 nm:n etäisyydellä, 1,852 km, miehitetty ilma-alus, lentokone, on vain 100 m korkeudella maasta
- 4 km päässä kiitotien kynnyksestä lentävä lentokone on n. 210 metrin korkeudessa
- 5 km päässä kiitotien kynnyksestä lentävä lentokone on n. 268 m korkeudessa.

Laskeutumisen aikana käytetty ilmanopeus on tyypillisesti 65-100 kts eli 120-185 km/h hidastuen n. 60 kts eli 110 km/h kiitotien kynnyksellä/kosketuskohdassa. Lentokoneen lentäjän keskittyessä laskukierroksessa pelkästään lentämiseen laskeutumismenetelmän mukaan, kommunikointiin ja muun liikenteen huomioon pienten ja nopeiden miehittämättömien ilma-alusten havainnointi laskeutumisreitillä on mahdotonta, sillä niillä ei ole mitään pakollisia järjestelmiä, jotka ilmaisivat niiden suunnan, korkeuden ja nopeuden muulle ilmaliikenteelle.

UAS-ilmatilavyöhyke kiitotien suunnassa

UAS-ilmatilavyöhykkeen 3 km suojaetäisyys kiitotien suunnassa antaa juuri ja juuri riittävän turvamarginaalin 120 m korkeudella lentävään miehittämättömään

	<p>ilma-alukseen. Korkeusporrastukseksi jää vain 100 jalkaa. Ehdotettu 2 km aiheuttaa todellisen yhteentörmäysriskin 400 jalassa lentävään droneen.</p> <p>Riittävä porrastus olisi tärkeä erityisesti valvomattomilla lentopaikoilla koska takaa riittävän turvamarginaalin ilman teknisten turvajärjestelmien (esim. ADS-B) tukea. Valvomattomilla lentopaikoilla ei Suomen oloissa ole liukukulmavalvoja kuin harvoilla kentillä, joten miehitetyn ilma-aluksen korkeusasema voi poiketa alas ja miehittämättömän ilma-aluksen ylös pienentäen turvamarginaalia entisestään.</p> <p><i>UAS-ilmatilavyöhyke kiitotien sivusuunnassa</i></p> <p>VFR-ilmaliikenteen tyypillinen laskukierroskorkeus on 500 ft (150 m) AGL l. maan pinnasta. Alin korkeus, jossa miehitetyt ilma-alukset saavat lentää on 150 m maan tai veden pinnasta, jolloin UA:t ovat samalla korkeudella eikä porrastusta ole lainkaan. UAS-ilmatilavyöhykkeen 2 km suojaetäisyys kiitotien sivusuunnassa antaa riittävän turvamarginaalin 120 m korkeudella lentävään UAS:n. Miehittämättömät ilma-alukset, UAS:t, käyttävät lisäksi erilaista korkeusmittausmenetelmää kuin lentokoneet ja lisäksi niiden korkeusmittauslaite ei ole sertifioitu.</p>		
Yleinen kommentti	<p>Ilmailuviranomainen ei ole määrännyt pakollisiksi miehittämättömille ilma-aluksille mitään elektronisia järjestelmiä, jotka ilmaisisivat niiden suunnan, korkeuden ja nopeuden muulle ilmaliikenteelle. Harraste- ja yleisilmailussa käytetyt See and Avoid- ja Sense and Avoid -periaatteet (<i>Näe ja Väistä</i> ja <i>Havaitse ja Väistä</i>) eivät ole määräystilanteen vuoksi mahdollisia UAS-toiminnassa, joten reaaliaikaisen UAS-tilannekuvan tuottaminen ei ole vielä teknisesti mahdollista.</p> <p>Suomen Moottorilentäjien Liitto toivoo, että Liikenne- ja viestintävirasto ohjeistaa lennättäjiä tarkoin UAS-ilmatilavyöhykkeen sisäpuolella UAS-lennättämisen</p>	Suomen Moottorilentäjien Liitto ry	<p>Miehittämättömän ilmailun sääntelyssä toimivalta on siirtynyt jo hyvin pitkälti EU:lle sen antamien droneasetusten ja U-Space-sääntelyn myötä. Sen vuoksi jäsenvaltioiden kansallisten ilmailuviranomaisten mahdollisuudet säännellä tätä alaa ovat hyvin rajalliset. Tammikuussa 2023 sovellettavaksi tuleva U-Space-sääntely (asetus 2021/664) edellyttää verkkotunnistus- ja paikkatietopalvelua, lennätyslupia ja liikennetietojen välittämistä, mikä parantaa miehittämättömien ilma-alusten elektronista havaittavuutta.</p> <p>On myös otettava huomioon, että miehittämättömille ilma-aluksille pakolliseksi määrättävä laite edellyttäisi vastaavaa laitetta pakollisena myös muille ilmatilan käyttäjille, ennen kuin järjestelmästä olisi hyötyä. Miehittämättömien ilma-alusten suuren määrän vuoksi ei ole tarkoituksenmukaista vaatia, että ne kaikki näkyisivät tutkalla. Miehittämättömien ilma-alusten ylin lennätyskorkeus muutoin</p>

	aikaisella paikallisen ilmailutaajuuden kuunteluvelvollisuudella harraste- ja yleisilmailun lentoturvallisuuden varmistamiseksi.		kuin erillisillä sallivilla vyöhykkeillä on avoimessa kategoriassa kuitenkin 120 m (EU-sääntelyn siirtymäaikana 150 m) eli minimilentokorkeuden alapuolella. Yleinen ilmailutaajuuden kuunteluvelvollisuus edellyttäisi laajamittaista ilmailuradiokoulutusta dronelennättäjille. Kuunteluvelvollisuus voidaan kuitenkin asettaa esimerkiksi toimintaehdoksi rajoittavalla UAS-ilmatilavyöhykkeellä tornin ollessa kiinni, tai sitä voidaan edellyttää riskinlievennyskeinona sallivalla vyöhykkeellä toimittaessa.
Yleinen kommentti	Rajavartiolaitos pyytää määräyksen valmistelussa huomioimaan, että uudessa määräyksessä asetettavat rajoitukset eivät saa haitata Rajavartiolaitoksen meripelastuslentotoimintaa tai muuta Rajavartiolaitoksen kiireellistä operatiivista lentotoimintaa tai kiireellistä operatiivista UAV:n lennätystoimintaa. Ilmatila tulee tarvittaessa, Rajavartiolaitoksen sitä erikseen pyytäessä, vapauttaa em. toimintoihin liittyen. Rajavartiolaitoksen on tarvittaessa esimerkiksi kyettävä lennättämään UAV:tä kiireellisissä tehtävissä valtakunnan rajojen läheisyydessä, rannikolla ja saaristossa sijaitsevien lentokenttien rajoittavilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä esimerkiksi ilmailulain (864/2014) 11 § mahdollistamien ilmatilanhallintayksikön asettamien ilmailua koskevien rajoitusten avulla, vaikka paikallinen ATS-elin olisi suljettuna.	Rajavartiolaitos	Asia on huomioitu määräyksen valmistelussa. Muut kuin lentopaikkojen suojaamiseksi perustetut kieltävät tai rajoittavat vyöhykkeet eivät koske valtion ilmailua. Lentopaikkojen osalta taas valtion ilmailua varten voidaan tarpeen mukaan sopia pitkäaikaisia pysyväisluonteisia menettelyjä tai erityisjärjestelyitä rajoittaville UAS-ilmatilavyöhykkeille. Tarvittaessa on mahdollista perustaa tilapäinen kieltö-, rajoitus- tai vaara-alue rajoittavan UAS-ilmatilavyöhykkeen päälle, jolloin Rajavartiolaitoksen oma toiminta on mahdollista ja ilmatila tyhjenetään muusta ilmailusta. Vastaavasti esimerkiksi Tempo-R-alueen perustaminen sallivan UAS-ilmatilavyöhykkeen päälle estää tilapäisesti siellä toiminnan.
Liite 2 Rajoittavat UAS-ilmatilavyöhykkeet Liite 3 Sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet (Immola)	Rajavartiolaitos esittää, että Immolan lentokentän alueelle suunniteltujen rajoittavan ja sallivan UAS-ilmatilavyöhykkeiden rajoituksiin kirjattaisiin maininta <i>”Maanpuolustuksen kohteiden kuvaaminen ja tutkiminen ilmasta ei ole sallittua ilman erillistä Pääesikunnan lupaa (http://puolustusvoimat.fi/ilmakuvauslupa)”</i> . Lisäksi esitetään, että Immolan lentokentän alueelle suunnitellun sallivan UAS-ilmatilavyöhykkeen rajoitukseksi merkittäisiin, että kenttä sääntöjä laadittaessa tai päivitetäessä olisi kuultava Rajavartiolaitosta ja Rajavartiolaitoksella olisi tarvittaessa oikeus kieltää	Rajavartiolaitos	Maanpuolustuksen kannalta merkityksellisten kohteiden ilmakehuvauskiellosta säädetään aluevalvontalain 14 §:ssä, eikä sen erikseen mainitseminen ole tästä syystä välttämätöntä. Koska kieltö ja Pääesikunnan mahdollisuus myöntää lupa on kuitenkin erikseen mainittu tiettyjen rajoittavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden ehdoissa liitteessä 2, asiasta voidaan selvyiden vuoksi lisätä maininta myös Immolan lentopaikan osalta liitteeseen 2 ja 3. SIL:n hakemusliite 1 ei jää pysyvästi osaksi määräystä. Koska se kuitenkin muodostaa osan sallivilla vyöhykkeillä harjoitettavan toiminnan ehdoista, SIL:n edellytetään tekevän siihen tarvittavat muutokset siten, että liitteen mukaisin ehdoin toiminta on turvallista. SIL:n liitteessä myös mainitaan, että kenttä sääntöjä laaditaan paikalliseen toimintaan soveltuviksi sekä toiminnan riskien hallinnoimiseksi. Traficom välittää SIL:lle tiedon Immolan lentokentän erityistarpeista ja edellyttää

	<p>viiteasiakirjan 2 liitteessä 3 esitetyn Immolan varuskuntaa koskevan Rajavartiolaitoksen liikkumisrajoitusalueen yläpuolella olevassa ilmatilassa tapahtuva UAS-toiminta tai asettaa sille rajoituksia. Alueella tai sen välittömässä läheisyydessä on muun muassa ampu maratatoimintaa, varastoja, laitteita, harjoituksia, tietoja ja tapahtumia, joiden yläpuolella tai läheisyydessä tapahtuva ilmakeuhkaus tai määräsluonnoksen OPS M1-29 liitteessä 3 tai sen perustelumuistion luonnoksen liitteessä 1 mainituin poikkeuksin tapahtuva lennätystoiminta tai pyroteknisten välineiden käyttö voivat aiheuttaa turvallisuushkan niille eduille, joita viitteenä 2 ja 3 mainituilla säädöksillä on tarkoitettu turvattavan.</p> <p>Rajavartiolaitos korostaa, että yhteistyö paikallisten ilmailijoiden kanssa on sujunut hyvin ja uskoo asioiden sujuvan näin jatkossakin. Todennäköisesti mahdolliset rajoitukset voidaan huomioida keskeisimmiltä osin paikallisissa kenttäsäätöissä.</p>		<p>niiden huomioimista kenttäsäätöissä.</p> <p>Määräyksen liitteen 3 ensimmäiselle sivulle lisätään yleinen maininta: <i>"Hakemusliitteessä tarkoitettujen kenttäsäätöjen muutokset on koordinoitava paikallisten toimijoiden sekä tarvittaessa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kanssa."</i></p> <p>Tarvittaessa Rajavartiolaitos voi hakea rajoittavan tai kieltävän UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista omien kohteidensa suojaamiseksi.</p>
Liite 2 Rajoittavat UAS-ilmatilavyöhykkeet (Ivalo ja Joensuu)	<p>Rajavartiolaitos esittää, että Ivalon ja Joensuun lentokenttien alueelle suunniteltujen rajoittavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden rajoituksiin kirjattaisiin, että kyseisillä UAS-vyöhykkeillä sijaitsevien Rajavartiolaitoksen liikkumisrajoitusalueiden yläpuolella tapahtuvaan lennättämiseen tarvitaan myös Rajavartiolaitoksen lupa. Edellä mainituilla liikkumiskieltoalueilla tai niiden välittömässä läheisyydessä on muun muassa ampu maratatoimintaa, varastoja, laitteita, harjoituksia, tietoja ja tapahtumia, joiden yläpuolella tai läheisyydessä tapahtuva lennätystoiminta tai ilmakeuhkaus voivat aiheuttaa turvallisuushkan niille eduille, joita viitteenä 2 ja 3 mainituilla säädöksillä on tarkoitettu turvattavan.</p>	Rajavartiolaitos	<p>Tarvittaessa Rajavartiolaitos voi hakea rajoittavan tai kieltävän UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista omien kohteidensa suojaamiseksi. Nyt perustettavien EFJO- ja EFIV-vyöhykkeiden tarkoituksena on lentoliikenteen suojaaminen.</p> <p>Näiden vyöhykkeiden yhteyteen lisättävä erillinen maininta luvasta Rajavartiolaitoksen liikkumisrajoitusalueiden yläpuolella lennättämiseen ei välttämättä olisi tehokas, sillä miehittämättömien ilma-alusten käyttäjät eivät tunne näiden rajoitusalueiden sijaintia.</p>
Yleinen kommentti	<p>Rajavartiolaitos saattaa Traficomille tiedoksi, että se harkitsee rajoittavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamisen esittämistä keskeisimpien viitteenä 2 mai-</p>	Rajavartiolaitos	<p>Rajaturvallisuus ja aluevalvonta ovat hyväksyttäviä perusteita kieltävän tai rajoittavan UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamiselle. Vyöhykkeet voidaan perustaa joko päätöksellä yhden vuoden ajaksi (maksu 320 euroa/vyöhyke) tai määräyksellä</p>

	<p>nitun asetusten liitteissä 2 ja 3 esitettyjen lentopaikkojen ja alueiden yläpuoliseen ilmatilaan vastaavalla tavalla kuin lausuttavana olevassa määräysluonnoksessa on esitetty poliisilaitosten toimitilojen kohdalla toimitavan. Edellä mainitut ilmatilavyöhykkeet esitettäisiin todennäköisesti perustettavaksi Traficomien päätöksellä alle vuoden mittaiseksi määräajaksi ja tarpeellisten päivitysten jälkeen edelleen sisällytettäväksi määräykseen OPS M1-29 seuraavan päivityksen yhteydessä keväällä 2022.</p> <p>Rajavartiolaitos esittää, että erityisesti viitteenä 2 mainitun asetuksen liitteessä 2 mainittujen Rajavartiolaitoksen lentopaikkojen sekä liitteessä 3 mainittujen alueiden sisällä olevien Rajavartiolaitoksen helikopterien laskeutumisaikojen osalta suoritettaisiin Traficomien ja Rajavartiolaitoksen kesken tarkastelu, miltä osin rajoittavia UAS-alueita on tarkoituksenmukaista em. lentopaikoille perustaa ja onko mahdollisesti perustettavien rajoittavien UAS-alueiden koko tarkoituksenmukaista määrittää samanlaisiksi kuin esimerkiksi yliopistollisten ja keskussairaaloitten alueilla olevien helikopterilentopaikkojen osalta on tehty.</p>		<p>maksuttomasti enintään kolmen vuoden ajaksi. Määräystä on tarkoitus päivittää seuraavan kerran keväällä 2022. Perustettavien rajoitusvyöhykkeiden kokoa ja muita ehtoja voidaan tarkastella yhteisesti hakemuksen käsittelyn yhteydessä.</p>
<p>Liite 2 Rajoittavat UAS-ilmatilavyöhykkeet</p>	<p>Tarkasteltaessa rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä, havaittiin useita todennäköisiä virheitä niiden sijainneissa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - EFJV UAS, Keski-Suomen keskussairaalan UAS-alue on sijoitettu sairaalan vanhan FATO-alueen mukaisesti. Määräykseen merkitty alue ei anna tarvittavaa suojaa uutta FATO-aluetta lähestyville tai sieltä lähteville helikoptereille. EFJV uusi FATO koordinaateissa: N62°13.78' E025°42.25' - EFPL UAS, Päijät-Hämeen keskussairaalan UAS-alue ei ole sijoitettu keskitetysti FATO-alueeseen nähden. Ero tarkoituksenmukaiseen alueen sijaintiin ei ole suuri, mutta esitetyllä paikalla se ei ole yhdenmukainen 	<p>Suomen Lentäjaliitto</p>	<p>Traficom kiittää huomiosta. Virheet johtuvat siitä, että viraston lentopaikkayksiköön ei ole saatu päivitettyjä tietoja. Meilahden UAS-vyöhykkeen koordinaatit on jo korjattu, ja muidenkin vyöhykkeiden osalta ne tullaan korjaamaan liitteeseen 2 ja muihin tarvittaviin asiakirjoihin.</p>

	<p>muiden alueiden sijainnin kanssa.</p> <p>Vastaava sijaintivirhe oli myös:</p> <p>EFHY UAS - Meilahti, EFEJ UAS - Jorvi, EFPJ UAS – Kuopio.</p> <p>Yleisesti, FATO-alueiden sijaintien muuttuessa, tulisi luoda prosessi millä varmistetaan myös UAS-alueen uusi sijainti.</p>		
<p>Liite 3</p> <p>Sallivat UAS-ilmatila- vyöhykkeet</p>	<p>Avoimen kategorian suurimman sallitun lennätyskorkeuden yläpuolella tapahtuva lennätystoiminta lennokkikentillä ja sen aiheuttama vaara VFR-liikenteelle</p> <p>Viitaten lausuntopyyntöön liitteen 3 lennokkikenttiin (Sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet) muualla kuin valvotussa ilmatilassa, tavanomaisen 120m (150m OPS M1-32) maksimilentokorkeuden yläpuolella tapahtuva lennätystoiminta muodostaa selkeän yhteentörmäysriskin VFR-liikenteelle. Tämä riski voidaan mitigoida tiedottamalla selkeästi kyseisellä UAS-alueella tapahtuvasta lennättämisestä. Valvomattomassa ilmatilassa tavanomaisen maksimilentokorkeuden yllä tapahtuvaan lentotoimintaan tulisi soveltaa vastaavaa ilmoitusvelvollisuutta varauksesta, kuin edellytetään suljetulla CTR-alueella tapahtuvasta operoinnista.</p> <p>Esim. ilmoitus osoitetaan AMC:hen (Airspace Management Cell) ja tehdään lennätysilmoitus Aviamaps verkkopalveluun.</p>	<p>Suomen Lentäjäliitto</p>	<p>Lennoikkipaikoilla on aiemminkin ollut lennätystoimintaa yli minimilentokorkeuksien, ja paikat on julkaistu ilmailutiedotuksessa. Nyt lennätyspaikat tulevat merkityiksi ilmailukartoille.</p> <p>Fintrafficin mukaan ilmoitus AMC:lle ei ole toimiva ratkaisu, sillä ilmoitus ei ATS-elimien palveluajan ulkopuolella aukottomasti varmista ilmoitustiedon välittymistä ATS-yksikölle, jos se avataan tai suljetaan NOTAM:sta poikkeavasti. Ilmoitus AMC:lle ei myöskään päädy ATS-elimien palveluaikojen ulkopuolella niiden ilmailijoiden tietoon, jotka suunnittelevat toimintaa valvomattomalta lentopaikalta. Lennätysilmoitus Aviamaps-verkkopalveluun voisi olla parempi vaihtoehto. Tästä voidaan mainita toimintaohjeissa.</p>
<p>Liite 2</p> <p>Rajoittavat UAS-ilmatila- vyöhykkeet</p>	<p>Toimituksellinen havainto:</p> <p>Liitteessä 2, sivulla 5, kuvataan EFHK UAS E -alue, myöhemmin samassa liitteessä sivulla 81 viitataan alueeseen nimikkeellä UAS E1.</p>	<p>Suomen Lentäjäliitto</p>	<p>Traficom kiittää huomiosta. Määräyksellä on tarkoitus perustaa ainoastaan EFHK UAS E -alue, mutta Aviamaps on julkaisuteknisistä syistä jakanut sen osa-alueiksi E1 ja E2 korkeuden mukaan muuttuvien ehtojen vuoksi. Korjataan maininta muutoon EFHK UAS E.</p>