

OPS M1-19: Määräyksen "Toiminta AFIS-lentopaikoilla" kumoaminen

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Määräyksessä OPS M1-19 on määrätty mm. AFIS-yksikön (lentopaikan lentotiedotuspalvelun) tehtävistä ja toiminnasta, lähteville ja saapuville ilma-aluksille sekä muille ilmassa ja maassa oleville ilma-aluksille annettavista tiedoista, tiedossa olevan liikenteen ilmoittamisesta, kiitotien ilmoittamisesta vapaaksi, valo- ja maamerkeistä, lähtevien ja saapuvien ilma-alusten ilmoituksista sekä ajoneuvojen ja henkilöiden liikkumisesta lentopaikan liikennealueella.

Näiden vaatimusten yksityiskohtainen tarkastelu on osoittanut, että EU-sääntely on sittemmin syrjäyttänyt määräyksen käytännössä kokonaan. Nykyisin lentotiedotuspalvelun ilma-aluksille antamista tiedoista säädetään komission täytäntöönpanoasetuksissa (EU) 2017/373¹ (lennonvarmistuspalveluasetus) ja (EU) N:o 923/2012² (SERA-asetus). Asiaa koskevat erityisesti näiden asetusten liitteiden kohdat ATS.TR.305 ja SERA.9005, Lentotiedotuspalvelun laajuus. Myös ilmaliikennepalvelussa käytettävistä valomerkeistä ja lentopaikan maamerkeistä säädetään SERA-asetuksessa.

Mitä tulee kiitotien ilmoittamiseen vapaaksi, tätä fraasia ei lennonvarmistuspalveluasetuksen täydennys- ja ohjemateriaalin (*Acceptable Means of Compliance / Guidance Material, AMC/GM*) mukaan pidä käyttää lentopaikan lentotiedotuspalvelussa, sillä AFIS-yksikkö ei päästä kiitotien käytettävyydestä, vaan ainoastaan tarjoaa tarkoituksenmukaista tietoa liikenteestä. AFIS-yksikön antama tieto käytössä olevasta kiitotiestä on tulkittava ehdotuksena lentäjälle siitä, mikä olisi sopivin kiitotie lentoonlähtöä ja laskua varten. Päätös käytettävästä kiitotiestä jää siten ilma-aluksen päällikön tehtäväksi (kohta GM1 ATS.TR.305(c)(2)).

Lisäksi SERA-asetuksen AMC/GM-materiaaliin on 1. joulukuuta 2022 alkaen tuotu uutta radiopuhelinfraseologiaa, jossa määritetään myös lentotiedotuspalvelussa käytettävät fraasit (ks. Appendix 1 to AMC1 SERA.14001 General, s. 142³). Fraseologiasta ilmenee tarkemmin esimerkiksi se, mitä tietoja ja ilmoituksia AFIS-yksikön ja toisaalta ilma-alusten odotetaan antavan. Vaikka AMC/GM-materiaali ei ole jäsenvaltioita suoraan velvoittavaa, AMC-kohdissa kuitenkin kuvataan hyväksyttävät menetelmät, joilla asetuksen vaatimukset voidaan täyttää. Jos jäsenvaltio haluaa käyttää vaatimusten täyttämiseen jotakin vaihtoehtoista menetelmää (*Alternative Means of Compliance, AltMoC*), sen on ilmoitettava asiasta Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolle (EASA) ja muille jäsenvaltioille. AMC-materiaalin tarkoituksena on siten yhtenäistää toimintatapoja jäsenvaltioiden kesken. SERA-asetuksen mukainen uusi suomenkielinen radiofraseologia on otettu käyttöön 1.12.2022 julkaistulla ilmailuohjeen GEN T1-10 päivityksellä⁴.

¹ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta (EUVL L 62, 8.3.2017, s. 1–126)

² Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta (EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1–66)

³ <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/68174/en>

⁴ https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/regulation/Ilmailuohje%20GEN%20T1-10_2022%20v11.pdf

Edellä selostetun perusteella määräys OPS M1-19 katsotaan tarpeelliseksi kumota, sillä se sisältää EU-säädösten kanssa päällekkäisiä ja osin myös ristiriitaisia vaatimuksia. Määräyksen sisältöä vastaavat vaatimukset ovat lähes kokonaisuudessaan löydettävissä edellä mainituista EU-asetuksista 2017/373 ja 923/2012, mukaan lukien niiden AMC/GM-materiaalit. Vaatimukset ovat EU-sääntelyssä kuitenkin hajallaan eivätkä keskitetysti luettavissa kuten kansallisesta määräyksestä. Tästä syystä Liikenne- ja viestintävirasto huolehtii toimijoille tiedottamisesta tarvittaessa erillisellä ohjeistuksella, jonka varmistetaan olevan kaikilta osin linjassa EU-säädösten kanssa. Ilmaliikennepalvelun tarjoajien on myös tärkeää huolehtia oman henkilöstönsä koulutuksesta uuden fraseologian käyttöön.

Liikenne- ja viestintäviraston toimivalta tarkempien määräysten antamiseen ilmailun ja ilmaliikenteen hallinnasta sekä lennonvarmistuspalvelusta perustuu ilmailulain (864/2014) 105 §:ään. Lentopaikan lentotiedotuspalvelu (AFIS) kuuluu ilmaliikenteen hallinnan käsitteen piiriin ja on siten myös lennonvarmistuspalvelua. Saman toimivallan perusteella määräys voidaan myös kumota.

Määräyksen valmistelu

Kumoamismääräys on valmisteltu virkatyönä Liikenne- ja viestintävirastossa. Määräysmuutoksen valmistelu käynnistettiin 28.11.2022 julkaistulla määräyshankepöytäkirjalla. Asiaa koskevan EU-sääntelyn ja määräyksen sisällön tarkempi tarkastelu osoitti, että määräys OPS M1-19 on tarkoituksenmukaisinta kumota kokonaan, koska sen sisältämistä vaatimuksista säädetään lähes kaikilta osin EU-lainsäädännössä. Tarpeen mukaan toiminnasta AFIS-lentopaikoilla voidaan antaa ohjeistusta, joka on linjassa EU:n sitovien säännösten kanssa.

Koska kyseessä on yksinomaan määräyksen kumoaminen EU-lainsäädännön syrjäytettyä sen, kumoamismääräyksestä ei järjestetty lausuntokierrosta. Toimintaa AFIS-lentopaikoilla koskeva sääntely ei poistu vaan on voimassa EU-asetusten 923/2012 ja 2017/373 mukaisena.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Kansallisen määräyksen kumoamisella ei ole vaikutusta AFIS-toiminnassa sovellettaviin vaatimuksiin, koska nämä vaatimukset on joka tapauksessa korvannut normihierarkiassa ylempänä oleva EU-sääntely. Kansallisessa määräyksessä olleen yksityiskohtaisen ohjeistuksen poistuminen esimerkiksi siitä, mitä tietoja AFIS-yksikön on annettava saapuville ja lähteville ilma-aluksille sekä mitä ilmoituksia ilmailun odotetaan antavan AFIS-yksikölle, saattaa kuitenkin lisätä epäselvyyttä ja epä johdonmukaisuutta vaadittujen tietojen antamisessa. Suurelta osin vastaavat vaatimukset ovat löydettävissä sovellettavista EU-säädöksistä ja etenkin niiden AMC/GM-materiaalista. Tiedot ovat kuitenkin hajallaan eikä niitä ole listattu yhtä keskitetysti kuin määräyksessä OPS M1-19. Tästä syystä harkitaan tarvittaessa viranomaisohjeiden antamista näistä asioista, varmistaen kuitenkin, ettei ohjeistus ole ristiriidassa EU-lainsäädännön kanssa.

Yksityiskohtaiset perustelut

Ilmailulaitoksen Lentoturvallisuushallinnon 27.10.1992 antama määräys OPS M1-19, Toiminta AFIS-lentopaikoilla, kumotaan tarpeettomana, koska samoja aiheita koskeva EU-sääntely on syrjäyttänyt sen.

Liikenteen alalla toimivalta on jaettu unionin ja jäsenvaltioiden kesken, mikä merkitsee sitä, että sekä unioni että jäsenvaltiot voivat antaa oikeudellisesti velvoittavia säädöksiä kyseisellä alalla. Jäsenvaltiot käyttävät toimivaltaansa siltä osin kuin unioni ei ole käyttänyt omaansa, tai kun unioni on päättänyt lakata käyttämästä omaansa (sopimus Euroopan unionin toiminnasta, 2 ja 4 artikla). Kun Euroopan unioni siis on käyttänyt toimivaltaansa antamalla säännöksiä ilmaliikenteen hallintapalvelujen ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yleiselle ilmaliikenteelle (asetus 2017/373), yhteisistä lentosäännöistä ja lennonvarmistuspalvelua ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä (asetus 923/2012) sekä siitä, mitä tietoja lentotiedotuspalvelussa on annettava (molemmat em. asetukset, erityisesti

kohta "Lentotiedotuspalvelun laajuus"), jäsenvaltioilla ei enää ole toimivaltaa säännellä samaa asiaa, ellei unionin säädöksissä erikseen jätetä tiettyjä osa-alueita jäsenvaltioiden tai toimivaltaisten viranomaisten harkintavaltaan.

Jatkossa toimintaan AFIS-lentopaikoilla sovelletaan edellä mainittuja asetuksia (EU) 2017/373 (lennonvarmistuspalveluasetus) ja (EU) N:o 923/2012 (SERA-asetus). Seuraavassa eritellään tarkemmin, missä EU-asetusten kohdissa säädetään määräyksen OPS M1-19 kutakin kohtaa vastaavista vaatimuksista.

Kohta 1, Johdanto: Kohdassa 1.1 oleva (lentopaikan) lentotiedotuspalvelun määritelmä sisältyy EASA-asetuksen⁵ 3 artiklan määritelmään: 'lentotiedotuspalvelulla' [tarkoitetaan] palvelua, jonka tarkoituksena on antaa lentojen turvallista ja tehokasta suorittamista varten hyödyllisiä neuvoja ja tietoja. Lentopaikan lentotiedotuspalvelu (AFIS) määritellään lisäksi lennonvarmistuspalveluasetuksen liitteessä I: 'lentopaikan lentotiedotuspalvelulla (AFIS)' [tarkoitetaan] nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan tarjoamaa lentotiedotuspalvelua lentopaikan lähiliikenteelle.

Kohdassa 1.2 kuvatussa ilmaliikennepalvelun tarpeen määrittämisestä säädetään lennonvarmistuspalveluasetuksen 3 a artiklassa: 1. Jäsenvaltioiden on määritettävä ilmaliikennepalvelujen tarjoamisen tarve ottaen huomioon kaikki seuraavat tekijät: a) ilmaliikenteen lajit; b) ilmaliikenteen tiheys; c) sääolosuhteet; d) muut merkitykselliset tekijät, jotka liittyvät liitteessä IV olevassa ATS.TR.100 kohdassa määriteltäisiin ilmaliikennepalvelujen tavoitteisiin.

Lennonvarmistuspalveluasetuksen liitteessä I olevan määritelmän mukaan 'AFIS-lentopaikalla' [tarkoitetaan] lentopaikkaa, jonka ilmatilassa annetaan AFIS-palvelua (kohta 1.3). Määräyksen kohtaa 1.4 vastaa lähinnä lennonvarmistuspalveluasetuksen liitteen IV kohta ATS.TR.110, Ilmaliikennepalveluja antavien yksiköiden perustaminen. Sen alakohdan a) 3) mukaan AFIS-yksiköt perustetaan antamaan lentotiedotuspalvelua ja hälytyspalvelua AFIS-lentopaikoilla ja tällaisiin lentopaikkoihin liittyvässä ilmatilassa.

Määräyksen kohdassa 1.5 on kuvattu sinänsä tärkeä periaate, jonka mukaan ilma-aluksen päällikkö huolehtii AFIS-lentopaikoilla itse riittävien etäisyyksien säilymisestä ilma-alusten välillä sekä ilma-alusten ja maassa olevien ajoneuvojen ja esteiden välillä AFIS-elimeltä saamiensa tiedotusten sekä omien tietojensa ja havaintojensa perusteella. AFIS-yksikkö siis ainoastaan antaa hyödyllisiä tietoja, mutta päätöksenteko näiden tietojen perusteella jää ilma-aluksen päällikön vastuulle. Yleisellä tasolla tästä asiasta säädetään SERA-asetuksen liitteen kohdassa SERA.9001 b): Lentotiedotuspalvelun vastaanottaminen ei vapauta ilma-aluksen päällikköä hänen vastuustaan. Lisäksi lennonvarmistuspalveluasetuksen ohjemateriaalin kohdassa GM1 ATS.TR.305(c)(2) korostetaan, että ilma-aluksen päällikkö vastaa itse käytettävän kiitotien valinnasta, ja lennontiedottajan antamaa tietoa on pidettävä vain ehdotuksena sopivimmasta kiitotiestä: (c) *When AFIS officers provide information concerning the runway-in-use, it should be interpreted as a suggestion to the pilot on which would be the most suitable runway for take-off and landing, based on the information available. The decision on the selection and use of the runway is a responsibility of the pilot-in-command. [...]*

Kohta 2, AFIS-elimien tehtävät ja toiminta: Alakohta 2.1 a) vastaa lähinnä jo edellä kohdassa 1.1 käsiteltyä lentotiedotuspalvelun määritelmää. Lisäksi alakohdassa 2.1 a) on määritelty, kenelle palvelua annetaan: lentopaikan liikennealueella tai lentotiedotusvyöhykkeellä liikkuville ilma-aluksille ja lisäksi mainitun ilmatilan ulkopuolella mittarilähestymis- tai lähtömenetelmää suorittaville ilma-aluksille. Vastaavasti lentotiedotuspalvelun kohteet on määritelty SERA-asetuksen liitteen kohdassa SERA.9001: Ilmaliikennepalveluyksiköt antavat lentotiedotuspalvelua kaikille ilma-aluksille, joiden toimintaan tiedot todennäköisesti vaikuttavat ja 1) joille annetaan

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1–122)

lennonjohtopalvelua; tai 2) jotka ovat muutoin asiaankuuluvien ilmaliikennepalveluyksikköjen tiedossa. Lisäksi kohdan SERA.9005 d) mukaan lentopaikan lentotiedotuspalvelu (AFIS) käsittää myös tietojen antamisen yhteentörmäysvaarasta liikennealueella toimivien ilma-alusten, ajoneuvojen ja henkilöiden kanssa.

Hälytyspalvelun antamisesta säädetään lennonvarmistuspalveluasetuksen liitteen IV kohdassa ATS.TR.400. Sen mukaan ilmaliikennepalveluyksiköt antavat hälytyspalvelua (1) kaikille ilma-aluksille, joille annetaan lennonjohtopalvelua; (2) mahdollisuuksien mukaan kaikille muille ilma-aluksille, jotka ovat esittäneet lentosuunnitelman tai ovat muutoin ilmaliikennepalvelun tiedossa; (3) jokaiselle ilma-alukselle, jonka tiedetään tai uskotaan olevan tilanteessa, jossa sen toimintaan on puututtu laittomasti. Lennonjohtoselvitysten välittämisestä säädetään lennonvarmistuspalveluasetuksen liitteen IV kohdassa ATS.TR.305 b), jonka mukaan lennoille annettava lentotiedotuspalvelu käsittää mm. muilta ilmaliikennepalveluyksiköiltä saadut viestit, mukaan lukien selvitykset, jotka välitetään ilma-alukselle.

Lennonvarmistuspalveluasetuksen liitteen IV kohdassa ATS.TR.305, Lentotiedotuspalvelun laajuus, säädetään muutoinkin siitä, mitä tietoja lentotiedotuspalvelussa on annettava. Sama sisältö on myös SERA-asetuksen liitteen kohdassa SERA.9005. Nämä kohdat siis kattavat määräyskohdissa 2.2, 2.3 ja 2.4 tarkoitetut lähteville, saapuville ja muille ilma-aluksille annettavat tiedot, joskaan niitä ei esitetä asetuksissa samalla yksityiskohtaisuuden tasolla kuin kansallisessa määräyksessä OPS M1-19. Siltä osin kuin jonkin tiedon antamista ei EU-asetusten vaatimuksissa mainita, tämän kuitenkin kattaa kohta a) 8): kaikki muut turvallisuuteen todennäköisesti vaikuttavat tiedot. Näin voidaan katsoa esimerkiksi määräyskohdan 2.2 i) 5) osalta, jossa vaaditaan ilmoitus rullaus- tai kiitotien läheisyydessä olevista lumikivoksista tai nietoksista. Lisäksi SERA-asetukseen liittyvän radiofraseologian (*Appendix 1 to AMC1 SERA.14001 General*) sekä ilmailuohjeen GEN T1-10, Radiopuhelinliikenteen sanonnat, kohtaan 1.1.11 sisältyvät sanonnat myös lumivallien ja niiden sijainnin ilmoittamiseen. Saapuville ja lähteville ilma-aluksille annettavia tietoja eritellään tarkemmin lennonvarmistusasetuksen kohdan ATS.TR.305 ohjemateriaalissa (AMC/GM)⁶.

Korkeusmittariasetuksen ilmoittamisesta on lennonvarmistuspalveluasetuksen liitteessä IV myös erillinen kohta ATS.TR.140. 'Märän kiitotien' määritelmä löytyy EU:n lentotoiminta-asetuksen 965/2012⁷ liitteestä I: 'märällä kiitotiellä' [tarkoitetaan] kiitotietä, jonka pinnalla käytettäväksi aiotulla alueella on näkyvää kosteutta tai vettä enintään kolme millimetriä. Muutoin kiitotieolosuhteiden ilmoittamiseen käytettävät termit esitetään SERA-asetukseen liittyvän radiofraseologian ja ilmailuohjeen GEN T1-10 kohdassa 1.1.11. Tarkemmin kiitotien pinnan olosuhteita kuvaavat termit ja niiden määritelmät eritellään EU:n lentopaikka-asetukseen 139/2014⁸, erityisesti liitteen I kohta 38 h).

Määräyskohdissa 2.2 l) ja 2.3 k) sekä 2.6 tarkoitettua ilmoitusta siitä, onko kiitotie vapaa, ei EU-sääntelyssä ole lainkaan tarkoitettu AFIS-yksikön käytettäväksi. SERA-asetuksen radiofraseologian sekä ilmailuohjeen GEN T1-10 kohdan 1.4.7 mukaan ohjaajan on pyydettäessä ilmoitettava "KIITOTIE VAPAUTETTU", kun koko ilma-alus on ohittanut vastaavan kiitotien odotuspaikan. Kohdan 1.4.19 mukaan AFIS-yksikkö voi ilmoittaa "EI TIEDOSSA OLEVAA LIIKENNETTÄ KIITOTIE (tunnus)" tai "KIITOTIE (tunnus) VARATTU". Fraseologiauudistuksen perustelujen mukaan⁹ ns. varoittavat fraasit ovat tarpeen turvallisuuden kannalta, kun taas ohjaavat fraasit voivat aiheuttaa ilma-alusten ohjaajille sekaannusta siitä, tarjotaanko heille AFIS- vai lennonjohtopalvelua. AFIS-yksikkö ei päätä kiitotien käytettävyydestä,

⁶ <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/125141/en>

⁷ Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1–148)

⁸ Komission asetus (EU) N:o 139/2014, annettu 12 päivänä helmikuuta 2014, lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 44, 14.2.2014, s. 1–34)

⁹ EASA Notice of Proposed Amendment 2021-05, s. 7: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/126306/en>

vaan ainoastaan antaa tietoa liikenteestä, jolloin päätös käytettävästä kiitotiestä jää ilma-aluksen päällikön tehtäväksi. Näin ollen mainitut määräyskohdat ovat ristiriidassa nykyisen EU-sääntelyn kanssa ja sen vuoksi välttämättömiä kumota.

Kohdassa 2.5 on käsitelty erikseen tiedossa olevasta liikenteestä ilmoittamista. Lennonvarmistuspalveluasetuksen liitteen IV kohdan ATS.TR.305 c) mukaan lentopaikan lentotiedotuspalvelu (AFIS) käsittää edeltävässä luettelossa esitettyjen seikkojen lisäksi tietojen antamisen mm. yhteentörmäysvaarasta liikennealueella toimivien ilma-alusten, ajoneuvojen ja henkilöiden kanssa. Lisäksi edeltävän a-kohdan alakohdan 8 mukaisesti lentotiedotuspalveluun kuuluu kaikkien muiden turvallisuuden todennäköisesti vaikuttavien tietojen antaminen tarpeen mukaan. Vastaavat säännökset ovat SERA-asetuksen liitteen kohdassa SERA.9005. Tarkempaa ohjeistusta liikenneilmoitusten antamiseen löytyy SERA-asetuksen radiofraseologiaa koskevasta ohjeistuksesta ja ilmailuohjeesta GEN T1-10, esim. kohdat 1.1.7 ja 2.1.8. Varsinaisesti ilmoitukset vaikuttavasta liikenteestä (ei ainoastaan yhteentörmäysvaarasta) kuitenkin vaaditaan lennonvarmistuspalveluasetuksen kohdan ATS.TR.250 mukaan vain johdetuille lennoille.

Lennonvarmistuspalveluasetuksen ohjemateriaalin (GM1 ATS.TR.305(c)(1)) mukaan jos lennontiedottaja tulee tietoiseksi kiitotielle tunkeutumisesta (*runway incursion*) tai sen välittömästä uhkasta taikka kiitotiellä tai sen läheisyydessä olevasta esteestä, joka todennäköisesti aiheuttaisi vaaraa lentoon lähtevien ja laskeutuvien ilma-alusten turvallisuudelle, hänen on ryhdyttävä asianmukaisesti toimiin ilmoittaaakseen ilma-aluksille vaarasta tai esteestä sekä sen sijainnista kiitotiehen nähden. Kohdan GM2 ATS.TR.305(c)(1) mukaan lennontiedottajan tulee jatkuvasti tarkkailla lentoliikennettä lentopaikalla ja sen läheisyydessä sekä ajoneuvojen ja henkilöiden liikkumista liikennealueella, jotta hän voi hoitaa velvollisuutensa ilmoittaa mahdollisesta yhteentörmäysvaarasta. SERA-asetuksen ohjemateriaalissa GM1 SERA.9005(b)(2) tarkennetaan, että yhteentörmäysvaarasta ilmoittaminen kattaa vain tiedossa olevan toiminnan, joka voi vaarantaa ilma-alusten turvallisuuden. Tällaisen tiedon saatavuus ilmaliikennepalvelulle voi kuitenkin joskus olla vaillinaista esimerkiksi puutteellisen tutka- tai radiopeiton ja lentäjien ilmoittamien tietojen epätarkkuuden vuoksi, joten ilmaliikennepalvelu ei voi ottaa vastuuta näiden tietojen saatavuudesta ja paikkansapitävyydestä kaikkina aikoina.

Kohdassa 2.7 on määrätty suuntimon käytöstä ja suuntimatietojen antamisesta. Asiasta ei ole sääntelyä EU-asetuksissa. Koska lentosuunnistus nykyisin kuitenkin perustuu radiomajakoiden sijasta pääosin satelliittipaikannukseen, vaatimus on vanhentunut ja voidaan poistaa. Vaikka näistä laitteista ei ole erillistä sääntelyä, SERA-asetuksen kohdan SERA.11010 mukaan jos ilma-alus on harhautunut reitiltään tai sitä ei tunnisteta, ilmaliikennepalveluyksikön on käytettävä kaikkia käytettävissään olevia keinoja ilma-aluksen sijainnin määrittämiseksi.

Määräyskohdan 2.8 mukaisista merkeistä säädetään SERA-asetuksessa. Käytettävät valomerkit esitetään kattavasti liitteen lisäyksen 1 kohdassa 3.1 ja maamerkit kohdassa 3.2. SERA-asetus ei sisällä mainintaa siitä, ettei lentoonlähtö- ja laskusuuntaa osoittavaa merkkiä (tuuli-T) käytettäisi AFIS-lentopaikoilla.

Kohta 3, Ilma-alusten toiminta: EU-lainsäädännössä ei aseteta nimenomaisia vaatimuksia ilma-alusten oma-aloitteisesti antamista ilmoituksista. Sen sijaan radiofraseologiassa lähdetään siitä, että AFIS-yksikkö voi pyytää erilaisia ilmoituksia (esim. "ilmoita ilmassa" ja laskukierroksen eri osat). Kohdassa SERA.6005 a) 1) kuitenkin viitataan lennonvarmistuspalvelun tarjoajan mahdollisuuden määrätä toisin RMZ-vyöhykkeellä vaadittavasta viestinnästä, mikä EASAn vahvistaman tulkinnan mukaan merkitsee sitä, että tarvittava tarkempi ohjeistus ilma-alusten ilmoituksista voidaan antaa ilmailukäsikirjassa (AIP). Sen lisäksi, mitä radiofraseologiassa nimenomaisesti vaaditaan, ilma-alusten olisi ilmoitettava aikeistaan vapaamuotoisesti. Tällaiset ilma-alusten ilmoitukset katsotaan EASAn mukaan kohdassa SERA.14010 tarkoitetuiksi lentoturvallisuussanomiksi.

Suomen AIP:n osan GEN 3.3, Ilmaliikennepalvelut, kohdan 3.1.1 mukaan ilma-aluksen päällikkö vastaa turvallisen etäisyyden säilyttämisestä muuhun liikenteeseen AFIS-elimeltä saamiensa tiedotusten sekä omien tietojensa ja havaintojensa

perusteella ja lentosääntöjä noudattaen sekä ilmoittaa aikomuksensa. Saman osan kohdassa 3.1.4 esitetään muitakin vaatimuksia lähteviltä ja saapuvilta ilma-aluksilta vaadittavista ilmoituksista. AIP:n osan GEN 3.3 kohta 3.1.4.6, Odottaminen ennen lento-ohjelmointia, sisältää samat vaatimukset ja etäisyydet kuin määräyksen OPS M1-19 kohta 3.2. Lisäksi EU-sääntelyssä SERA-asetuksen kohdan SERA.3210 mukaisesti lennolla olevan tai maassa tai vedessä liikkuvan ilma-aluksen on väistettävä ilma-alusta, joka suorittaa laskua tai lähestymisen loppuvaiheita laskua varten.

Lisäksi kohdan SERA.6005 a) 2) mukaan ilma-aluksen ohjaajan on ennen saapumista radiovyöhykkeelle (RMZ) lähetettävä asianmukaisella yhteydenpitokanavalla avauskutsu, joka sisältää kutsun kohteena olevan aseman nimen, kutsumerkin, ilma-alustyyppin, sijainnin, lentokorkeuden, lennon aikomukset ja muut toimivaltaisen viranomaisen määräämät tiedot. Suomessa ei ole määrätty avauskutsussa ilmoitettavaksi muita tietoja. Kaikki lentopaikkojen lentotiedotusvyöhykkeet on Suomessa nimetty radiovyöhykkeiksi (määräys OPS M1-17).

Kohdan SERA.5025 mukaan valvotun ilmatilan ulkopuolella suoritettavilla IFR-lennoilla on annettava SERA.8025:n mukaiset paikkailmoitukset silloin, kun toimivaltaisen viranomaisen edellyttää asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvan ilma-alusten ja maa-aseman välisen puheviestinnän jatkuvaa kuuntelua sekä kaksisuuntaisen viestintäyhteyden aikaansaamista lentotiedotuspalvelua antavaan ilmailuliikennepalveluyksikköön tarvittaessa. Kohdan SERA.6005 mukaan jatkuvaa kuuntelua ja kaksisuuntaista viestintäyhteyttä vaaditaan aina RMZ-vyöhykkeillä, jollaisia Suomessa ovat mm. kaikki lentopaikan lentotiedotusvyöhykkeet.

Kohta 4, Ajoneuvojen ja henkilöiden liikkuminen liikennealueella: Kohdassa 4.1 on määrätty, että ajoneuvojen ja henkilöiden liikkumiseen liikennealueella vaaditaan AFIS-elimen lupa. Lennonvarmistuspalveluasetuksen liitteen IV kohdan ATS.TR.305 f) mukaan jos toimivaltaisen viranomaisen niin määrää, AFIS-yksikön on ohjattava ajoneuvojen ja henkilöiden liikkumista liikennealueella kaikkien tai joidenkin ATS.TR.240 kohdan säännösten mukaisesti. Suomessa on määräyksellä ANS M1-1 käytetty tätä kansallisille viranomaisille jätettyä harkintavaltaa siten, että AFIS-yksikön on ohjattava ajoneuvojen ja henkilöiden liikkumista liikennealueella vastavasti kuin valvotuilla lentopaikoilla.

Lisäksi ilmailulain 100 §:n mukaisesti liikkuminen ja oleskelu ilman lentoaseman pitäjän lupaa on kielletty lentoaseman lentokenttäalueella ja turvalvotuilla alueilla sekä lentokenttäalueisiin välittömästi liittyvissä rakennuksissa, jos pääsy alueille ja rakennuksiin on aidalla tai muutoin rakenteellisesti estetty ja liikkumis- ja oleskelurajoitukset selkeästi merkitty. Muiden lentopaikkojen liikkumisrajoituksista säädetään sisäministeriön asetuksessa liikkumis- ja oleskelurajoituksista (1104/2013), ja rajoitusten alaiset lentopaikat luetellaan asetuksen liitteessä 1. Edellä kuvattujen säännösten johdosta vaatimus AFIS-yksikön luvasta liikennealueella liikkumiseen on käynyt tarpeettomaksi, sillä muiden liikkumisrajoitusten puuttuessa AFIS-yksikön on joka tapauksessa ohjattava liikennealueella liikkumista.

Kohdassa 4.2 on määrätty turvaetäisyydet kiitotiestä. Kohdassa viitataan lisäksi määräyskohtaan 2.6, joka koskee kiitotien ilmoittamista vapaaksi. Kuten edellä todetaan, kohta 2.6 on EU-sääntelyn kanssa ristiriitaisena syytä kumota. AFIS-yksikkö ei päästä kiitotien käytettävyydestä eikä siten voi ilmoittaa kiitotien olevan vapaa. AFIS-yksikön tehtävänä on ainoastaan antaa tietoa liikenteestä, ja päätös käytettävistä kiitotiestä jää ilma-aluksen päällikön tehtäväksi. EU-sääntelyssä turvaetäisyyksiä kiitotiestä vastaa SERA-asetuksen 2 artiklan 114 kohdassa määritelty "kiitotiedotuspaikan" käsite. Sillä tarkoitetaan kiitotien, esterajoituspinnan tai mitarilaskeutumisjärjestelmän (ILS) / mikroaaltolaskeutumisjärjestelmän (MLS) kriittisen alueen tai herkkyyalueen suojaamiseen tarkoitettua nimettyä paikkaa, jossa rullaavien ilma-alusten tai ajoneuvojen on pysähdyttävä ja odotettava.

Määräyksen aikataulu

Kumoamismääräys tulee voimaan 20.3.2023.

Määräyksestä viestiminen

Määräyksen kumoamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille ja muille asianmukaisille sidosryhmille. Kumoamismääräys julkaistaan Finlex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa.