

OPS M1-6: Mittarilentotoiminta ilman lennonjohto- tai AFIS-palvelua

Määräyksen tausta ja säädöserusta

Uudella määräyksellä kumotaan Ilmailulaitoksen 10. toukokuuta 1978 antama ilmailumääräys OPS M1-6, Lentopaikkojen käyttäminen lentotoimintaan, jonka teksti oli osin joko vanhentunutta tai sen määrittämisestä asioista on säädetty jo lähes kattavasti muualla. Aiemmassa määräyksessä sääntely oli myös hyvin seikkaperäistä, mikä ei enää vastaa Liikenne- ja viestintäviraston strategisia linjauksia. Määräyksestä on näistä syistä poistettu EU-asetusten ja kansallisten ilmailumääräysten kanssa päällekkäistä sääntelyä sekä selkeästi vanhentuneita kohtia. EU:n lentotoiminta-asetus 965/2012¹ on suurelta osin syrjäyttänyt lentotoimintaa koskevat vaatimukset, ja lentoasemia säännellään komission asetuksella 139/2014². Kansallisella tasolla lentopaikkojen vaatimukset sisältyvät ilmailulakiin (864/2014) ja AGA-sarjan ilmailumääräyksiin.

Ilmailualan EU-sääntelyn laajentuessa jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten toimivalta antaa säädöksiä ja määräyksiä on samalla kaventunut. Koska EU:n asetukset ovat jäsenvaltioissa suoraan sovellettavia ja niiden tarkoituksena on luoda unionin alueelle yhtenäinen lainsäädäntö, jäsenvaltiot eivät lähtökohtaisesti saa antaa asetuksen kattamasta asiasta muuta sääntelyä, ellei EU-säädökseen ole erikseen jätetty kansallista liikkumavaraa. Näin ollen kun komission lentotoiminta-asetus 965/2012 1 artiklansa mukaan sisältää lentokoneilla ja helikoptereilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevat yksityiskohtaiset säännöt, samasta asiasta ei voida vapaasti määrätä kansallisella tasolla. EU-asetusten soveltamisalaa on usein kuitenkin rajattu; esimerkiksi monien ilmailusäädösten perustana olevaa EASA-asetusta 2018/1139³ ei sovelleta ns. valtion ilmailuun eikä asetuksen liitteessä I tarkoitettuihin ilma-aluksiin (mm. kevyet ilma-alukset ja historialliset ilma-alukset). Määräyshankkeen OPS M1-6 yhteydessä selvitettiin toimivaltakysymyksiä ja kaavailtujen muutosten suhdetta lentotoiminta-asetukseen Euroopan komission liikenteen ja liikkuksen pääosastolta (DG-MOVE), ja lopputuloksena oli, ettei määräyksen antamiseen ole EU-lainsäädännön puolesta estettä.

Aiemman määräyksen vanhentuneisuuden ja sen syrjäyttäneen EU-sääntelyn lisäksi muutostarpeet perustuvat sidosryhmiltä tulleisiin aloitteisiin. Esimerkiksi Rajavartiolaitoksen ilma-aluksilla on tarvetta liikennöidä tietyille lentoasemille myös ATS-elimen aukioloaikojen ulkopuolella, ja HEMS-toiminnassa on tarpeen suunnitella mittarilähestymismenetelmiä yliopistollisten sairaaloiden helikopterilentopaikoille. Lisäksi muut lentotoiminnan harjoittajat, lentokoulutusorganisaatiot ja lentopaikkojen pitäjät ovat toivoneet viraston selvittävän mahdollisuutta muuttaa määräystä OPS M1-6 siten, että se mahdollistaisi mittarilentotoiminnan ilman lentopaikan aukiolovaatimusta ja lennonvarmistushenkilöstön paikallaoloa

¹ 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.

² 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.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta; EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1.

sekä myös mittarilähestymiset valvotun ilmatilan ulkopuolella. Määräysmuutoksen tavoitteena on parantaa yleisilmailun ja pelastuslentotoiminnan edellytyksiä näkö- ja olosuhteita huonommissa olosuhteissa.

Uutta määräystä sovelletaan ilma-alusten lentoonlähtöihin, lähestymisiin ja laskuihin. Se mahdollistaa IFR-lentotoiminnan lentoasemille ilmaliikennepalveluelimen ollessa suljettuna sekä valvomattomille lentopaikoille ja lentopaikkojen ulkopuolella. Määräystä ei sovelleta miehittämättömään ilmailuun. Muutoksen lähtökohtana on ollut sääntelyn keventäminen kuitenkin turvallisuusnäkökohdat huomioon ottaen.

Ilmailulain (864/2014) 76 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä, ilma-alusten käyttämän alueen mitoituksista ja pinnan ominaisuuksista, lentoes- terajoituksista tai muista lentoonlähden ja laskeutumisen turvallisuuteen vaikuttavista sei- koista. Määräys mittarilentotoiminnasta ilman lennonjohto- tai AFIS-palvelua perustuu ky- seiseen pykälään.

Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa (ennen 1.1.2019 Liikenteen turval- lisuusvirastossa) työryhmässä, johon kuului lentotoiminnan, lennonvarmistuksen, lento- paikkojen ja ilmailuoikeuden asiantuntijoita. Määräyslunnoksesta pyydettiin kommentteja sidosryhmiltä lausuntokierroksella vuodenvaihteessa 2018/2019. Lausuntoaajankohdasta johtuen lausuntoaika oli 6 viikkoa. Lausuntopyyntöissä lausunnon antajia pyydettiin kiin- nittämään huomiota erityisesti maahenkilön paikallaolovaatimuksen poistumiseen yöllä suoritettavassa VFR-lentotoiminnassa⁴ sekä mittarilentotoimintaan (IFR) muulla lentopai- kalla kuin lentoasemalla ja toiminnalle asetaviin vaatimuksiin⁵. Lausunnon antajilta pyy- dettiin perusteltuja kommentteja siitä, tulisiko toiminta sallia määräyslunnoksen mukai- sesti ja millaisia ehtoja kyseiselle toiminnalle tulisi asettaa.

Lausuntokierroksella saatiin yhteensä 9 lausuntovastausta. Yleisesti lento-operaattorit piti- vät maahenkilöstön paikallaolovaatimusta tarpeettomana ja kannattivat mittarilentotoi- minnan mahdollistamista muille lentopaikoille kuin lentoasemille sekä lentopaikkojen ulko- puolella toiminnanharjoittajan riskinarvion perusteella. Lentoaseman pitäjät, ilmaliiken- nepalvelun tarjoaja ja sääpalvelun tarjoaja (Finavia, ANS Finland, Ilmatieteen laitos) puo- lestaan toivat esiin, mitä turvallisuuteen vaikuttavaa tietoa lentäjien ei ole mahdollista saada ATS-elimen aukioloaikojen ulkopuolella (mm. navigaatiolaitteiden signaalien ja ATIS-lähetysten oikeellisuus, ajantasainen tieto kiitotieolosuhteista, luotettavat säätiedot). Finavia ja ANS Finland korostivat toiminnan perustamista lentopaikan pitäjän määrittämiin ehtoihin ja mahdollisiin palvelusopimuksiin. Lisäksi Finavia ja ANS Finland totesivat muu- toksen edellyttävän mm. turvallisuusarviointeja ja AIS-julkaisuja, minkä vuoksi määräyk- sen julkaisun ja voimaantulon välillä olisi oltava aikaa vähintään neljä kuukautta. Ensim- mäisellä lausuntokierroksella esitetyt kommentit ja Traficomien vastaukset niihin ilmenevät tarkemmin liitteenä olevasta kommenttikooosteesta 1.

⁴ Aiemman määräyksen kohta 3.2.3: *VFR-lentotoimintaa yöllä ei saa harjoittaa lentopaikalta, jolla ei ole vä- hintään yhtä lentopaikan pitäjän tai päällikön määräämää henkilöä, jonka tehtävänä on kytkeä päälle lento- paikan valaistus, antaa VHF-radiopuhelimella lentopaikan säätä ja kuntoisuutta sekä kiitotien esteettömyyttä yms. koskevia tietoja ilma-aluksille ja suorittaa hälytys-, sammutus- ja ensiaputoimenpiteet tarvittaessa.*

⁵ Aiemman määräyksen kohdan 3.3.1 mukaan mittarilentotoiminta ei ollut sallittua muutoin kuin lentoase- mille niiden aukioloaikoina: *Mittarilentotoimintaan (ansio- ja yksityislentotoiminnassa) saadaan käyttää vain Suomen ilmailukäsikirjan AIP-Suomi osassa AGA ja NOTAM-tiedotuksella julkaistussa lentopaikkaluettelossa lueteltuja avoimena olevia lentoasemia, sotilaslentoasemia sekä yleisiä ja yksityisiä lentopaikkoja, jotka täyt- tävät mitoiltaan vähintään lentopaikkastandardien (ks. Liite 2) luokan E mittarilentopaikoille asettamat vaa- timukset ja jotka ovat Ilmailuhallituksen mittarilentotoimintaan hyväksymiä.*

Koska mainittuja uudistuksia lausuntokierroksella laajalti kannatettiin ja lentoasema- ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajatkin olivat valmiita ne tietyin edellytyksin hyväksymään, muutokset päätettiin toteuttaa. Määräysmuutoksen myötä mittarilentotoiminta tulee näin mahdolliseksi tietyin edellytyksin myös muille lentopaikoille kuin lentoasemille sekä lentopaikkojen ulkopuolella, ja maahenkilöstön paikallaolovaatimus poistuu. Finavian, ANS Finlandin ja Ilmatieteen laitoksen esiin nostamien turvallisuusseikkojen johdosta määräykseen lisättiin huomautus, jossa kiinnitetään toimijoiden huomiota siihen, miltä osin luotettavat ja ajantasaiset tiedot eivät ole saatavissa ilmaliikennepalveluelimen aukioloaikojen ulkopuolella.

Koska määräysluonnos muuttui merkittävästi lausuntokierroksella saatujen kommenttien johdosta, päätettiin järjestää vielä toinen lausuntokierros kohdennetusti niille, jotka olivat lausuneet luonnoksesta ensimmäisellä kierroksella. Harrasteilmailun näkemysten esiin tuominen varmistettiin lisäämällä jakeluun myös Suomen moottorilentäjien liitto (SMML). Neljän viikon lausuntoajassa saatiin 6 lausuntoa, joiden johdosta määräykseen ja perustelumuiistioon tehtiin vielä vähäisiä tarkennuksia. Toisella lausuntokierroksella esitetyt kommentit ja Traficomien vastaukset niihin ilmenevät tarkemmin liitteenä olevasta kommentti-koosteesta 2.

Arvio määräyksen vaikutuksista

1. Turvallisuusvaikutukset

Aiempaan määräykseen sisältyi erityisesti kaksi kohtaa, joiden kumoamisella nähtiin olevan turvallisuusvaikutuksia: 3.2 Lentotoiminta näkölentosaäntöjen mukaisesti yöllä (yö-VFR) ja 3.3 Mittarilentotoiminta (IFR).

Liikenteen turvallisuusviraston analyysiyksikkö teki mahdollisista turvallisuusvaikutuksista alustavan arvion jo vuonna 2015, ennen määräyshankkeen käynnistämistä. Arvioinnissa pohdittiin, missä määrin vastuuta voitaisiin siirtää ilmailijoille ja missä laajuudessa vaatimuksista tulisi määrätä viranomaisen määräyksiin.

Vaihtoehtoisiksi toimenpiteiksi todettiin: 1) säilyttää määräyksen vaatimukset ennallaan; 2) luopua kaikista määräyksen vaatimuksista (kumota määräys kokonaan); tai 3) keventää määräyksen vaatimuksia luopumalla osittain ns. palveluvaatimuksesta eli maahenkilön paikallaolovaatimuksesta yö-VFR-toiminnassa ja lentopaikan aukiolovaatimuksesta IFR-toiminnassa. Alustavassa arvioinnissa nähtiin mahdolliseksi luopua palveluvaatimuksesta. Yö-VFR-toiminnassa olisi kuitenkin oltava käytettävissä riittävä valaistus. Sää tietojen osalta lämpötila-, näkyvyys- ja ilmanpaine tietojen saamista kyseiseltä lentopaikalta pidettiin tarpeellisena, mutta automaatin tuottama tieto voitaisiin katsoa riittäväksi. Kiihtotien kunto ja esteettömyysvaatimukset sekä pelastuspalvelu voitaisiin alustavan arvion mukaan jättää toiminnan harjoittajan vastuulle.

Lausuntokierroksen jälkeen Traficomien arviointipalveluilta pyydettiin uusi arvio valittujen ratkaisujen turvallisuusvaikutuksista. Turvallisuusarviossa arvioitiin riskit IFR-lähestymistä suorittavan ilma-aluksen törmäämisestä maastoon, toiseen ilma-alukseen tai kiitotiellä olevaan ajoneuvoon tai henkilöön. Maastoon törmäysriskiä pienentäväksi toimenpiteiksi ehdotettiin automaattista säähavaintolaitteistoa tällaisille lentopaikoille ja tarvittaessa kiihtotien ja lähestymislinjan valovaatimuksia. Myös GPS-pohjaisten menetelmien varoitusten todettiin pienentävän riskiä maahan törmäykseen, kun ilmanpaine tiedot ovat oikeat. Lentosteiden seurannan osalta arviossa esitettiin lisäpätevyys- ja koulutusvaatimuksia niiden helikopterilentopaikkojen pitäjille, joilla käytetään IFR-lähestymismenetelmiä. Muihin ilma-aluksiin törmäämiseltä suojaisi lentotiedotuspalvelun pyytäminen aluelennon johdolta, mutta G-ilmatilassa lentävästä liikenteestä tietoa ei ole saatavilla. Riskiä pienentäväksi toi-

menpiteeksi turvallisuusarviossa esitettiin, että IFR-ilma-alusten voisi edellyttää tekevän lentosuunnitelman. Ilma-aluksen törmäysriskiä kiitotiellä liikkuvaan henkilöön tai ajoneuvoon olisi mahdollista pienentää lentotoiminnan harjoittajan itse järjestämällä fyysisellä valvonnalla tai valvontalaitteilla, koska valvomattomia lentopaikkoja ei yleensä ole aidattu. Lentäjien tilannetietoisuutta lisäävänä keinona tunnistettiin lisäksi kaikkien riskien osalta lentopaikan ja sitä ympäröivän ilmatilan määrittäminen tarvittaessa RMZ-vyöhykkeeksi, jossa radion käyttö on pakollista.

Turvallisuusarvion perusteella todettiin, että toimijan oma vastuu korostuu toimittaessa ilman lennonjohtojärjestelmän antamaa lisäturvaa. Tämän takia kaikilla lentotoiminnan harjoittajilla, joita koskee lentotoiminta-asetuksen perusteella hallintojärjestelmävaatimus, on velvollisuus arvioida määräyksen tarkoittaman toiminnan riskit. Riskiarvioinnin perusteella toimijan on tehtävä tarvittavat toimenpiteet riskien pienentämiseksi tai poistamiseksi. Ilma-aluksen laitteet antavat lisää tilannetietoisuutta. Konventionaaliset maalaitteisiin perustuvat suunnistusjärjestelmät ovat poistumassa Suomessa käytöstä nopealla aikataululla, ja toiminta perustuu jatkossa ilma-alusten omiin järjestelmiin (mm. PBN-järjestelmät) ja niiden omaan valvontaan ja varoituksiin.

Lentomenetelmiä hyväksyessä Traficom arvioi tapauskohtaisesti mahdollisten RMZ- ja TMZ-alueiden tarpeellisuuden. Näitä kuitenkin vaaditaan vain todellisen tarpeen perusteella. Tässä yhteydessä on arvioitava myös miehittämättömän ilmailun (RPAS, droonit) vaikutukset menetelmän suunnitteluun ja käytettävyyteen.

Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASA on esittänyt useilla eri foorumeilla ehdotuksia ja suosituksia mittarilentotoiminnan lisäämiseksi ja ohjaajien taitotason kohottamiseksi lentoturvallisuuden parantamiseksi huonoissa sääolosuhteissa. Myös annettava ilmailumääräys pyrkii samaan.

2. Vaikutukset asiakkaiden toimintaan (toiminnalliset ja taloudelliset)

Määräysmuutos poistaa päällekkäistä sääntelyä, joten asiakkailta ja sidosryhmiltä poistuu epäselvyys siitä, mitä vaatimuksia toiminnassa noudatetaan. Muutos keventää vaatimuksia nykyisestä.

Määräys mahdollistaa IFR-toiminnan valvomattomille lentoasemille ja -paikoille, helikopterikentille sekä esteettömille alueille pilvenläpäisyyn. Tämä parantaa toimintaedellytyksiä mm. viranomaislennoilla ja lisää toimintavarmuutta pelastustoiminnassa ja kiireellisillä potilaslennoilla. Samoin lentokoulutuksen edellytykset paranevat.

Määräys voi mahdollistaa myös uuden liiketoiminnan syntymisen ja kokeilut sekä edistää olemassa olevan liiketoiminnan toimintaedellytyksiä.

3. Vaikutukset viranomaisen toimintaan

IFR-menettelmille tai lentomenetelmien suunnitteluorganisaatioille vaaditaan tulossa olevien EU-säännösten mukaisesti Traficomin hyväksyntä, jolloin toiminnasta olisi joka tapauksessa huolehdittava. Näin ollen tämä määräys ei varsinaisesti lisää viranomaisen kustannuksia. Mittarilentotoiminnan salliminen valvomattomille lentopaikoille edellyttää kuitenkin lentoesteiden hallintaprosessin uudistamista.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1, Soveltamisala: Uudistettu määräys koskee enää yksinomaan lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttämistä ilma-alusten lentoonlähtöihin, lähestymisiin ja laskeutumisiin IFR-lentotoiminnassa silloin, kun lennonjohtopalvelua tai lentopaikan lentotiedotuspalvelua (AFIS) ei ole käytettävissä. Määräystä ei sovelleta miehittämättömään ilmailuun, jota kos-

kee oma määräyksensä (OPS M1-32, Kauko-ohjatun ilma-aluksen ja lennokin lennättäminen). Kaupallista ilmakuljetustoimintaa säännellään EU:n lentotoiminta-asetuksen osassa CAT.

Määräysmuutoksen yhteydessä selvitettiin Euroopan komission liikenteen ja liikkumisen pääosastolta (DG-MOVE) kaavailtujen muutosten suhdetta etenkin lentotoiminta-asetuksen kohtaan CAT.OP.MPA.107. Kohdan mukaan lentotoiminnan harjoittajan on katsottava lentopaikka riittäväksi, jos lentopaikka on aiottuna käyttöajankohtana käytettävissä ja sillä on saatavissa tarvittavat lisäpalvelut, kuten ilmaliikennepalvelu, riittävä valaistus, viestintäyhteydet, säätiedotukset, suunnistuslaitteet ja pelastuspalvelut. Kohdan CAT.OP.MPA.105 mukaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan saa käyttää vain riittävää lentopaikkaa. Käydyn keskustelun perusteella päädyttiin siihen, että kohdan CAT.OP.MPA.107 muotoilu *tarvittavista* lisäpalveluista jättää kansalliselle viranomaiselle harkinnanvaraa, eikä ilmaliikennepalvelun vaatimus ole ehdoton. Jos mahdolliset turvallisuusriskit voidaan kansallisen viranomaisen arvion mukaan hallita muilla keinoin (esim. harvaliikenteinen lentopaikka, IFR-lentojen määrää rajoitetaan, RMZ-vaatimus), lentotoiminta-asetus ei estä mittarilentotoiminnan sallimista lentopaikalle, jolla ilmaliikennepalvelua ei ole käytettävissä.

Lausuntokierroksella olleessa määräysluonnoksessa oli vielä mukana kohta 2, jossa kiellettiin lentoonlähdöt ja laskut sillan tai ilmajohdinlinjan alitse muutoin kuin vesilentokoneiden lähtökiidon tai jäältä suoritettavan lentotoiminnan osalta. Kohta päädyttiin kuitenkin poistamaan. Ilma-aluksen turvallisuutta vaarantavan käytön kieltää yhteiseurooppalaisten lentosääntöjen⁶ kohta SERA.3101: "Ilma-alusta ei saa käyttää huolimattomasti tai vastuuttomasti niin, että toisen henki tai omaisuus vaarantuu". Aiemman määräystekstin kaltainen yksityiskohtainen sääntely ei ole Traficomien nykyisen sääntelystrategian mukaista, ja toiseksi toimivaltaa näistä asioista määräämiseen kansallisesti ei EU-sääntelyn vuoksi välttämättä enää ole. Jos kyseinen kieltäminen olisi määräykseen otettu, olisi mahdollisesti ollut syytä ottaa mukaan myös aiemmassa määräyksessä mainittu maatalous- sekä mittausten- ja koskeva poikkeus, ja tällaisesta erityislentotoiminnasta taas säädetään nykyisin EU:n lentotoiminta-asetuksen osassa Part-SPO ja minimilentokorkeuksien osalta ilmailumääräyksessä OPS M1-15.

Kohta 2, IFR-lentotoiminta lentoasemalla, jolla on järjestetty lennonjohto- tai AFIS-palvelu: Määräyksessä IFR-lentotoiminnan vaatimukset jaetaan lentoasemien IFR-lentotoimintaa koskeviin vaatimuksiin ilmaliikennepalveluelimen palveluajkojen ulkopuolella, ja toisaalta IFR-lentotoiminnan vaatimuksiin muilla lentopaikoilla kuin lentoasemilla sekä kokonaan lentopaikkojen ulkopuolella.

IFR-lentotoiminta on sallittua lentoasemilla, kun toiminta täyttää kyseiselle toiminnalle EU:n lentotoiminta-asetuksessa ja ilmailumääräyksessä OPS M2-11, Lentotoiminta kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla, asetetut vaatimukset. Jomman kumman tai molempien vaatimuksia on noudatettava siltä osin kuin ne koskevat kyseessä olevaa ilma-alusta. Tämä informatiivinen viittaus asiaa koskevaan muuhun sääntelyyn on katsottu määräyksessä tarpeelliseksi, koska uuden määräyksen OPS M1-6 sisältö on hyvin suppea. Tästä syystä on katsottu asianmukaiseksi muistuttaa siitä, että toiminnassa on tämän määräyksen lisäksi otettava huomioon myös muita vaatimuksia.

⁶ 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.

IFR-lentotoiminta on sallittua lentoasemilla myös ATS-elimen palveluaikojen ulkopuolella lentoaseman pitäjän määrittelemien toimintaohjeiden mukaisesti, ja nämä toimintaohjeet on julkaistava ilmailutiedotusjärjestelmässä soveltuvin osin. ANS Finlandin antaman lausunnon mukaan mahdollisesti laajojen palveluehtojen tai muiden toiminnalle asetettavien rajoitusten julkaiseminen ilmailutiedotusjärjestelmässä ei välttämättä ole tarkoituksenmukaista, vaan joissain tapauksissa lyhyt kuvaus mahdollisista ehdoista ja viittaus niihin voisi olla ilmailutiedotusjärjestelmään parhaiten sopiva ratkaisu. Jos lentopaikan pitäjä ei ole antanut toimintaohjeita, IFR-toiminnan kyseiselle lentopaikalle tulkitaan olevan sallittua ilman erillisiä ehtoja. Lentoaseman käsite sisältää tässä myös AFIS-lentopaikat, eli lentopaikat joilla on järjestetty lentopaikan lentotiedotuspalvelu.

Kohta 3, IFR-lentotoiminta muulla lentopaikalla tai alueella kuin lentoasemalla: IFR-lentotoiminta on sallittua muulta lentopaikalta kuin lentoasemalta tai kokonaan lentopaikkojen ulkopuolella, kun toiminta täyttää lentotoiminta-asetuksen ja ilmailumääräyksen OPS M2-11 vaatimukset siten kuin edellä esitetään. Lentopaikoilla toiminta edellyttää lisäksi, että lentopaikan pitäjän mahdollisesti antamia toimintaohjeita noudatetaan. Lentotoiminnan harjoittajan on myös tehtävä toimintaa koskeva riskinarvio, jonka perusteella toimintaa harjoitetaan. Valaistuksen, näkyvyyden ja sääolosuhteiden tulee olla sellaiset, että lentoonlähtö ja lasku voidaan suorittaa turvallisesti. Tämä tarkoittaa lähtökohtaisesti sitä, että käytännön lentotoiminnassa kynnys ja laskualue tulee pystyä näkemään ja kiitotie on vapaa ja esteetön laskeutumiselle. Helikopteritoiminnassa voidaan käyttää myös teknisiä apulaitteita kuten NVIS-laitetta (pimeänäköjärjestelmä), ja helikopterin omien laskuvalojen lisäksi ei välttämättä tarvita muuta valaistusta. Lentopaikalle tulee lisäksi olla ajan tasalla oleva mittarilentotoimintamenetelmä, joka on laadittu ICAO:n PANS-OPS (DOC 8168) mukaisesti (*Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations*) ja tarvittaessa viranomaisen hyväksymä. Sama koskee helikoptereilla pilven läpäisyyn käytettäviä PinS-menetelmiä (Point in Space). Lähestymismenetelmät voivat olla joko julkisia (AIP:ssä julkaistuja) tai vain jollekin toiminnanharjoittajalle tai toimintamuodolle tarkoitettuja. Sanamuodolla ”tarvittaessa viranomaisen hyväksymä” tarkoitetaan sitä, että menetelmälle on hankittava viranomaishyväksyntä niissä tapauksissa, joissa se mahdollisesti vaaditaan EU-säätelyn tai muun lainsäädännön mukaisesti.

Määräyksen aikataulu

Määräys annetaan 17.12.2019 ja tulee voimaan huhtikuun AIRAC-päivänä 23.4.2020. Määräyksen julkaisun ja voimaantulon välille on jätetty riittävästi aikaa, jotta palveluntarjoajat voivat tehdä tarvittavat turvallisuusarviointit ja AIS-julkaisut ennen menetelmien käyttöönottoa sekä määrittää toimintaohjeet lentopaikoille.

Määräyksestä viestiminen

Määräyksen valmistelusta ja voimaantulosta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston internet-sivuilla ja sähköpostitse ilmailun säätelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä kohdennetusti erityisesti lentopaikkojen pitäjille.

LIITTEET:

- Kommenttikooste 1
- Kommenttikooste 2