

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom
Yleinen kommentti	FinnHEMS Oy kiittää, että lähes kaikki sen toimitamat kommentit ensimmäisellä lausuntokierroksella huomioitiin määräysluonnoksen valmistelussa ja toteaa ettei sillä ole enää lausuttavaa tällä toisella lausuntokierroksella.	FinnHEMS Oy	Traficom kiittää kommentista.
Yleinen kommentti	ANS Finland haluaa huomauttaa, että ilmaliikennepalvelujen tarjoajalla ei ole mahdollisuutta valvoa komission asetuksen 255/2010 edellyttämää ilmaliikennevirtojen säätelyn toimenpiteiden noudattamista ATS-elimien palveluaikojen ulkopuolella. Määräyksellä saattaa olla vaikutuksia ASM-toimintakäsikirjan liitteessä 4 "Ilmatilankäytön seuranta ja keskeiset ilmatilankäytön suorituskykyindikaattorit (KPi)" kuvattuihin joustavan ilmatilan käytön keskeisiin suorituskykyindikaattoreihin 3) SLOT-aikojen noudattaminen ja 4) Lentosuunnitelman hylkääminen tai keskeyttäminen.	ANS Finland	Kommentilla ei ole vaikutusta nyt valmisteltavaan määräykseen, mutta se voidaan ottaa huomioon ASM-toimintakäsikirjaa päivitettäessä.
Voimaantulopäivä	Tarvittavien toimenpiteiden määrittelemiseksi, julkaisemiseksi ja jalkauttamiseksi määräyksen voimaantulo tulisi olla aikaisintaan huhtikuun 2020 AIRAC-päivänä ja minimissään 4 kk:n päässä määräyksen julkaisuajankohdasta.	Finavia	Määräys asetetaan tulemaan voimaan aikaisintaan neljän kuukauden kuluttua sen julkaisusta. Määräys on tarkoitus antaa ennen joulua 2019, jolloin voimaantuloajankohdaksi voidaan määrätä huhtikuun 2020 AIRAC-päivä.
1	Muutetaan kappaleen ensimmäisen lauseen sanamuoto kuulumaan seuraavasti (muutettu osuus on merkitty [kursiivilla]): Tätä ilmailumääräystä sovelletaan lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttämiseen ilma-alusten lentoonlähtöihin ja laskeutumisiin sekä lähestymisiin IFR-lentotoiminnassa ilman lennonjohtopalvelua tai lentopaikan lentotiedotuspalvelua (AFIS).	Finavia	Sanamuotoa ei katsota tarpeelliseksi muuttaa, koska Traficom:n näkemyksen mukaan ehdotetulla muutoksella ei ole vaikutusta määräyksen sisältöön. Sitä on tarkoitus soveltaa sekä lentoonlähtöihin, lähestymisiin että laskeutumisiin riippumatta siitä, suoritetaanko lähestymisen jälkeen lasku vai ei.
2	Toisella lausuntokierroksella olevassa päivitettyssä määräysluonnoksessa 'Mittarilentotoiminta ilman lennonjohto- tai AFIS-palvelua' viitataan sääpalve-	Ilmatieteen laitos	Traficom kiittää kommentista.

	luun vain lyhyesti kohdassa 2 (lentoasemat). Ilmatieteen laitos pitää sääpalvelua koskevaa sanamuotoa hyväksyttävänä eikä laitoksella ole muuta kommentoitavaa määräysluonnokseen.		
2	ANS Finland esittää kohdan 2 ensimmäisen kappaleen muotoilua tarkennettavaksi siten, että lauseeseen lisättäisiin sanat "soveltuvin osin". Määräystä valmisteltaessa ei ole tiedossa missä muodossa ja laajuudessa lentoasemien pitäjät tulevat määrittelemään ehtonsa IFR-lentotoiminnalle ATS-elimen palveluaikojen ulkopuolella. Mahdollisesti laajojen palveluehtojen, tai muiden toiminnalle asetettavien rajoitusten julkaiseminen ilmailutiedotusjärjestelmässä ei ole tarkoituksenmukaista, vaan lyhyt kuvaus mahdollisista ehdoista ja viittaus lentoaseman pitäjän ehtoihin katsottaisiin parhaiten ilmailutiedotusjärjestelmään sopivimmaksi ratkaisuksi. Ehdotus tekstiksi: "IFR-lentotoiminta on sallittua lentoasemalla ilmaliikennepalveluelimen palveluaikojen ulkopuolella lentoaseman pitäjän määrittelemien ehtoin, jotka julkaistaan <i>soveltuvin osin</i> ilmailutiedotusjärjestelmässä."	ANS Finland	Muutosehdotus hyväksytty ja ANS Finlandin esittämä perustelu lisätty perustelumui- stoon.
2	Muutetaan ensimmäisen kappaleen ensimmäisen lauseen sanamuoto kuulumaan seuraavasti: IFR-lentotoiminta on sallittua lentoasemalla ilmaliikennepalveluelimen palveluaikojen ulkopuolella lentoaseman pitäjän määrittelemien ehtoin, jotka julkaistaan <i>soveltuvin osin</i> ilmailutiedotusjärjestelmässä.	Finavia	Muutosehdotus hyväksytty ANS Finlandin edellä esittämin perusteluin.
2	ANS Finland esittää kohdan 2 huomautustekstiin lisättäväksi muistutusta siitä, että ATS-palvelutarjoajalla ei ole saatavilla tietoa kaikesta valvomattomasta ilmaliikenteestä, eikä se näin ollen pysty tarjoamaan valvomattomaan ilmatilaan FIS-palvelua kuin tiedossaan olevasta	ANS Finland	Muutosehdotus hyväksytty ja ehdotettu virke lisätty huomautukseen hieman tarkennetussa muodossa: <i>Lentotiedotuspalvelua varten ilmaliikennepalvelun tarjoajalla ei välttämättä ole ajantasaista tietoa kaikesta valvomattomassa ilmatilassa olevasta ilmaliikenteestä.</i>

	<p>liikenteestä. Ehdotus tekstiksi: HUOM: Ilmaliikennepalveluelimen aukioloaikojen ulkopuolella ei ole mahdollista valvoa navigaatiolaitteiden signaalien tai ATIS-lähetysten oikeellisuutta eikä tiedottaa mahdollisista virhetoiminnoista. <i>Ilmaliikennepalvelun tarjoajalla ei välttämättä ole ajantasaista tietoa kaikesta valvomattomassa ilmatilassa olevasta ilma- liikenteestä.</i> Lentopaikalle ei myöskään välttämättä ole saatavilla lentopaikan pelastuspalvelua, ajantasaisia ja luotettavia säättietoja tai tietoja mm. kiitotieolosuhteista.</p>		
2	<p>Lisätään seuraava kappale ensimmäisen kappaleen jälkeen: Tehtäessä lähestymisiä ilman laskutarkoitusta lentoasemalle, jolla ei ole lennonjohto- tai AFIS-palvelua, tulee ilma-aluksen säilyttää riittävä etäisyys maanpinnasta, ellei lentopaikan pitäjän kanssa muuta ole sovittu. Riittäväksi etäisyydeksi katsotaan vähintään 60m / 200ft lentopaikan korkeustasosta.</p>	Finavia	<p>Lisäystä ei katsota tarpeelliseksi. Lähestyminen ilman laskua voidaan joka tapauksessa suorittaa vain IFR-menettelmän ratkaisukorkeuteen asti, joka on ehdotettua korkeusrajaa ylempänä. Ilmailulaki ei myöskään anna Traficomille toimivaltaa määrätä asiasta. Jos kiitotiellä tai sen läheisyydessä tehdään ilmaliikennepalveluelimen aukioloajan ulkopuolella töitä tai sille lähestyminen tai laskeutuminen ei muutoin olisi turvallista, kiitotie on lähtökohtaisesti suljettava ilmailulain 88 §:n mukaisesti. Kunnossapitotoimien osalta nykykäytäntöä kiitotien sulkemisesta ei kuitenkaan ole tarkoitus muuttaa. Olisi suositeltavaa, että kenttähenkilöstö käyttäisi ilmailuradiota ja heille hankittaisiin ilmailumääräyksen PEL M2-93 mukainen radiopuhelimenhoitajan kelpuutus.</p>
2	<p>Määräyksen soveltamisalaan kuuluvat myös lähestymiset. Määräysluonnoksen tekstiä saatetaan tulkita (edellisen lausuntokierroksen kommenttien perusteella) lentoasemien pitäjän puolelta niin, että pitäjä kuvittelisi tällä olevan oikeus määrätä lähestymismenettelmien käyttämisestä ("palvelusopimuksella" kuten Finavia tätä kutsuu). Sikäli kun lentoaseman tai muunkaan laitoksen pitäminen ei oikeuta hallinnoimaan senttiäkään ilmatilaa tämän laitoksen yläpuolella, ei lentopaikan pitäjällä ole oikeutta määrätä ilma-alusten liikehdinnästä lähestymisten osalta. Jotta tulkinnan epäselvyyksiltä vältyttäisiin jatkossa, asia tulisi tuoda esiin vähintään perustelumuiustiossa niin, ettei määräyksen 2 kohdan ensimmäistä lausetta ryhdytä</p>	Yksityishenkilö	<p>Lentoaseman ympäristöluvan ehdoilla ja paikallisilla melunvaimennusmenetelmillä saattaa olla vaikutusta siihen, millä ehdoin lähestymisiä saadaan suorittaa.</p> <p>Lentopaikan pitäjän määrittämien ehtojen sijasta lopulliseen määräykseen valittiin muotoilu, jonka mukaan lentopaikan pitäjä antaa lentopaikan käytöstä toimintaohjeet. Ilmailulain mukaan lentopaikan pitäjä vastaa siitä, että lentopaikka on määräysten mukainen ilmoitettuina palveluaikoina. Muuna aikana lentopaikan käyttämisestä ilma-aluksen lentoonlähtöön, laskeutumiseen ja rullaukseen vastaa ilma-aluksen päällikkö.</p>

	<p>tulkitsemaan niin, että se koskisi myös lähestymisten suorittamista (varsinkaan silloin, jos/kun ilma-alue ei ole fyysisessä kontaktissa lentoaseman pitäjän hallinnoimaan omaisuuteen/kiinteistöön). Lentoaseman pitäjä voi asettaa rajoituksia ainoastaan lentoonlähdön ja laskeutumisen suorittamiseen (=määrätä hallinnoimansa omaisuuden käytöstä) ja toki se voi sammuttaa tai notamoida pois käytöstä hallitsemiaan radiosuunnistuslaitteita, jos kokee tämän tarpeelliseksi. Sen sijaan lentoaseman pitäjä ei voi kieltää vastaanottamasta tai hyödyntämästä yleisesti vastaanotettavaksi tarkoitetun radiosuunnistuslaitteen signaalia, vaikka se voikin varoittaa siitä, ettei signaalin laatua esimerkiksi valvota ATS-yksikön aukioloaikojen ulkopuolella (tällaiset varoitukset ovat monessa lähi- maassa hyvin tyypillisiä).</p>		
3 b, c, e	<p>Mitä tarkemmin ottaen tarkoittaa lause "tarvittaessa viranomaisen hyväksymän lentomenetelmän mukaisesti"? Katsomme, että tämä on liian epä-määräisesti ilmaistu ja pyydämme tarkennusta kyseisiin kohtiin. Esitämme myös, että näiden kohtien tilalle kirjoitetaan enintään: "viranomaiselle ilmoitettavan lentomenetelmän mukaisesti". Mieluimmin kuitenkin niin, että mikäli mittarilentomenetelmä on laadittu sertifioidun yrityksen toimesta, sitä noudatetaan ilman mitään ilmoitusvelvoitteita. Lentopaikka vastaa siitä, että menetelmä on voimassa ja ilma-alueen päällikkö sen noudattamisesta.</p>	Lahti-Vesivehmaan lentopaikka	<p>Nykyisellään ICAOn standardit edellyttävät mittarilentomenetelmille viranomaisen hyväksyntää: <i>"the State concerned shall approve and remain responsible for all instrument flight procedures for aerodromes and airspace under the authority of the State"</i> (ICAO Annex 11, Air Traffic Services; Appendix 7, State responsibilities concerning an instrument flight procedure design service). ICAOn vaatimus ei kuitenkaan ole sen jäsenvaltioissa suoraan sovellettavaa oikeutta, eikä sitä ole Suomessa kansallisesti saatettu voimaan. Euroopan unionin tasolla on kuitenkin parhaillaan valmisteilla lennonvarmistuspalvelun tarjoajia koskevan asetuksen muutos, joka jatkossa saattaa edellyttää menetelmille viranomaishyväksyntää. Koska tilanne on toistaiseksi auki, määräykseen on valittu sanamuoto, joka ei sulje pois viranomaisen hyväksyntää lentomenetelmille siltä osin kuin se tulevien EU-säännösten mukaan mahdollisesti vaaditaan. Määräystekstiä ei näin ollen ehdotuksen johdosta muuteta, mutta asiaa on selvennetty perustelumuihistossa.</p>
Perustelumuihistio	<p>Perustelumuihistiota julkaistessa Ilmatieteen laitos pyytää huomiomaan, että Määräyksen valmistelu-kappaleessa olevasta luonnostekstistä poiketen Ilmatieteen laitos ei ole omassa lausunnossaan "korostanut toiminnan perustamista lentopaikan pitäjän määrittämiin ehtoihin ja mahdollisiin pal-</p>	Ilmatieteen laitos	Perustelumuihistiota korjattu ehdotetun mukaisesti.

	<p>velusopimukseen". Tältä osin luonnosteksti tulee siis päivittää. Suositeltavaa myös olisi, että ANS Finlandia luonnostekstissä tarkoittava määre 'lennonvarmistuspalvelun tarjoaja' kirjattaisiin joko muotoon 'ilmaliikennepalvelujen tarjoaja' tai vaihtoehtoisesti käytettäisiin määritelmää 'lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat' kuvaamaan sekä ANS Finlandia että Ilmatieteen laitosta, koska sääpalvelu luokitellaan myös lennonvarmistuspalveluksi.</p>		
Perustelumuistio	<p>Ilmatieteen laitoksen arvion mukaan luonnostekstissä käytettyä "auto-METAR-laitteistoa" ja muita vastaavia määritelmiä tulisi välttää muutoin, kuin tarkoitettaessa ICAO Annex 3 tai asetuksen (EU) 2017/373 määrittämän sääpalvelun tuottamisen käytettävää automaattista säähavaintojärjestelmää. Huomioitavaa on, että ATM/ANS-palvelun määrittävä EU-asetus ja ICAO asettavat useita eri määräyksiä tai suosituksia esimerkiksi käytettävän havaintolaitteiston tekniikalle, sijoittelulle, ylläpidolle ja varmistuksille. Lähtökohtaisesti AWS-säähavaintoaseman laitteet tai laitekoonpanot eivät täytä kyseisiä vaatimuksia. Väärinkäsitusten välttämiseksi valvomattomien lentopaikkojen säähavaintoja tarkoitettaessa tulisi käyttää esimerkiksi määritelmiä "automaattiset säähavainnot", "automaattiset säähavaintosanommat" ja "automaattiset säähavaintolaitteistot".</p>	Ilmatieteen laitos	Perustelumuistiota korjattu ehdotetun mukaisesti.