

AGA M1-1: Lentokoneille tarkoitettujen maa-alueilla sijaitsevien valvomattomien lentopaikkojen rakentaminen, pitäminen, palvelut ja varustus

Määräyksen tausta ja säädöserusta

Määräys OPS M1-6, Mittarilentotoiminta ilman lennonjohto- tai AFIS-palvelua, mahdollistaa mittarilähestymiset myös valvomattomille lentopaikoille, ja muutamille lentopaikoille IFR-lähestymismenetelmien käyttöönottoa on jo esitetty. Käytännössä mittarilentomenetelmien käyttöönotto valvomattomilla lentopaikoilla kuitenkin edellyttää kyseisen lentopaikan pitoluvan muuttamista siten, että lentopaikka hyväksytään käytettäväksi mittarilentotoimintaan.¹ Nykyisessä määräyksessä AGA M1-1 ei ole tätä koskevia vaatimuksia, joten määräykseen on tarpeen lisätä tarvittavat hyväksyntävaatimukset.

Valvomattomien lentopaikkojen mittarilentotoiminnan ja mittarilähestymismenetelmien estesuojauksen huomioimista on esitetty muun muassa matalalentoverkostotyöryhmän väliraportissa (<https://valtioneuvosto.fi/-/matalalentoverkostoa-kokeva-selvitys-kaynnissa-valiraportti-lausunnoille>). Lisäksi raportissa esitetään, että määräyksessä tulisi selkeyttää vastuuta estetietojen ajantasaisuudesta sekä sitä, mihin toimenpiteisiin olisi ryhdyttävä, jos estetiedot puuttuvat tai ovat vanhentuneita. Tässä määräysmuutoksessa on huomioitu raportissa esitettyjä muutostarpeita, siltä osin kuin asiaa ei ole jo nykyisessä määräyksessä säännelty.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on todennut, että lentopaikkojen ja lentoesteprosessin sääntelyä on vielä syytä tarkastella kokonaisuutena erillisessä lakihankkeessa. Kyseinen lakihanke (LVM003:00/2022) on käynnistetty 7.1.2022. Hankkeessa tarkastellaan EU-sääntelyn ja ilmailulain 110 §:n muutosten edellyttämiä muutoksia lentoestelupaprosessiin sekä selkiytetään prosessiin liittyviä viranomaisvastuita. Siihen asti kunnes ilmailulain muutoksessa otetaan huomioon ilmaliikennepalvelun tarjoajan (Fintraffic Lennonvarmistuksen) EU-lainsäädännön myötä muuttunut rooli yhtenä hyväksytyistä lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajista (ks. komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/469²) myös lentoestelupien osalta, Traficom katsoo tarpeelliseksi kumota lentoestelupavaatimuksesta vapauttamista koskevan määräyksen AGA M3-14. Uudessa tilanteessa ei ole tarkoituksenmukaista, että esteen pystyttäjä voitaisiin vapauttaa velvoitteesta hakea lentoestelupaa yhden lentomenetelmäsuunnittelijan antaman lausunnon perusteella. Määräystä AGA M3-14 vastaavien vapautusten uudelleen käyttöön ottamista voidaan tarkastella myöhemmin, kun lakiuudistuksessa tehtävät ratkaisut ovat selvillä.

Määräystä AGA M1-1 sovelletaan vain niihin lentopaikkoihin, jotka eivät kuulu EU-lainsäädännön soveltamisalaan. EASA-asetuksen 2018/1139 2 artiklan 1 e alakohdan mukaan asetusta sovelletaan unionin perussopimusten soveltamisalueella sijaitsevien lentopaikkojen suunnitteluun, huoltoon ja pitämiseen, kun i) lentopaikka on julkisessa käytössä; ii) lentopaikalla harjoitetaan kaupallista ilmakuljetusta; ja iii) lentopaikalla on vähintään 800 metrin pituinen päällystetty mittarikiitotie tai sitä käyttävät vain helikopterit mittarilähestymis- tai -lähtömenetelmiä käyttäen. Määräystä ei sovelleta sotilaslentopaikkoihin.

¹ Ilmailulaki (864/2014) 84 §: Lentopaikan pitoluvassa määrätään lentopaikan pitäjä ja päällikkö sekä se, minkälaiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentopaikkaa saa käyttää.

² Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/469, annettu 14 päivänä helmikuuta 2020, asetusten (EU) N:o 923/2012, (EU) N:o 139/2014 ja (EU) 2017/373 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja, ilmatilan rakenteiden suunnittelua ja tietojen laatua ja kiitotieturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 73/2010 kumoamisesta (EUVL L 104, 3.4.2020, s. 1–243)

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräyksen ilmailulain (864/2014) 81 §:n nojalla, jonka mukaan virasto antaa lentotoiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät, Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvat tarkemmat määräykset rakentamisluvan myöntämisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea mm. ilma-alusten käyttöön tarkoitettujen alueiden mitoitus- ja ominaisuuksia, lentoesterajoituksia ja lentoesteiden merkitsemistä, visuaalisia maalaitteita, lentopaikan pelastustoimintaa sekä muita näihin verrattavia lentoliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi asetettavia vaatimuksia.

Tämän määräyksen vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §:n mukaisesti, siten kuin ilmailulain 175 §:ssä säädetään, tai ilmailurikkomuksena ilmailulain 178 §:n mukaisesti. Ilmailulain 178 §:n 15 kohdan mukaan lentopaikan pitämisestä ilman pitolupaa tai pitoluvan ehtojen rikkomisesta voidaan tuomita sakkoon, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Lentopaikan pitäjälle asetettujen velvollisuuksien laiminlyönti voi johtaa myös ilmailulain 146 - 148 §:ssä säädettyihin hallinnollisiin seuraamuksiin, joita ovat huomautus tai varoitus taikka viime kädessä luvan peruutus tai toiminnan kieltäminen.

Määräysmuutoksen tavoite

Määräysmuutoksen tavoitteena on määrittää vaatimukset valvomattoman lentopaikan käyttämiselle mittarilentotoimintaan. Lisäksi valvomattoman lentopaikan pitäjät veloitetaan huolehtimaan siitä, että pelastusviranomaiset ja muut tarvittavat tahot ovat tietoisia lentopaikalle tyypillisen ilmaliikenteen aiheuttamista riskeistä sekä liikkumisesta lentopaikalla, sekä tarkennetaan vaatimuksia pelastusvälineistä.

Määräyksen valmistelu

Määräyshanke käynnistettiin 9.6.2021 julkaistulla määräyshankepäätöksellä. Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Sidosryhmiltä pyydettiin kommentteja määräysmuutokseen lausuntokierroksella 23.11. - 23.12.2021. Lausuntopyyntö osoitettiin erityisesti valvomattomien lentopaikkojen pitäjille. Tämän jälkeen järjestettiin vielä toinen lausuntokierros IFR-lentomenettelmien julkaisemista koskevan kohdan 3.2.3 uudesta muotoilusta sekä määräyksen AGA M3-14 kumoamisesta 28.1. - 25.2.2022.

Lausuntopalaute

Lausunnon määräysluonnoksesta antoivat ensimmäisellä lausuntokierroksella Aii Airspace Design, Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Oulun kaupunki / Ahmosuon lentopaikka, Päijät-Hämeen lentokenttäsaatiö ja Suomen Moottorilentäjien Liitto ry.

Päijät-Hämeen lentokenttäsaatiö katsoi, ettei määräysmuutos ole linjassa alkupe-
räisen ajatuksen kanssa, jonka mukaan IFR-toiminta valvomattomalla lentopai-
koilla tulisi voida mahdollistaa yksinkertaisin toimenpitein. Liikenne- ja viestintä-
virasto kuitenkin toteaa, että IFR-toiminta vähintään 500 jalan ratkaisukorkeudella
on muutetun määräyksen mukaan mahdollista päivä- tai yö-VFR-varustuksella,
eikä siinä aseteta varustukselle uusia vaatimuksia. Lisävaatimuksia seuraa vasta
alle 500 jalan ratkaisukorkeuden käytöstä. Muutoinkin useat Päijät-Hämeen lento-
kenttäsaatiön kommentteista koskivat sellaisia vaatimuksia, jotka eivät ole tässä
määräyksessä uusia.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy korosti, että EU-asetuksen 2020/469 3 artiklan mu-
kaiset vaatimukset koskevat myös niitä yksiköitä, jotka tuottavat ilmailutietoja ja

ilmailutiedotusta valvomattomilta lentopaikoilta. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että EU-asetus on suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä, ja valvonnalla voidaan varmistaa sen mukaisten vaatimusten täyttyminen. Selvyyden vuoksi määrykseen lisätään kuitenkin viittaus kyseisen EU-asetuksen vaatimuksiin.

Aii Airspace Design esitti, että ilmailutiedotusjärjestelmässä vaadittaisiin julkaistavaksi ainoastaan sellaiset mittarilentomenetelmät, jotka on liitetty lentopaikan pitolupaan. Perusteluna olisi selkeyttää eroa lentopaikalle julkaistujen, vapaasti käytettävissä olevien mittarilentomenetelmien ja toisaalta operaattoreiden tai viranomaisten omaan käyttöön tarkoitettujen menetelmien välillä. Viimeksi mainittuja ei tulisi vaatia julkaistavaksi AIP:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että turvallisuussyistä julkisessa käytössä olevan lentopaikan mittarilentomenetelmien on kuitenkin tärkeää olla kaikkien lentopaikkaa käyttävien tiedossa, joten ne tulee julkaista ilmailutiedotusjärjestelmässä. Sen sijaan jos lentopaikka on tarkoitettu vain tietyn tahon yksityiseen käyttöön, sen lentomenetelmiä ei ole välttämätöntä julkaista. Tällöinkin lentopaikan pitäjän sekä lentoestelupia myöntävän viranomaisen on oltava niistä tietoinen voidakseen tarkastella lentoestetilanteen vaikutusta menetelmiin. Määräyskohtaa tarkennetaan vastaavasti.

Oulun kaupunki / Ahmosuon lentopaikka sekä Päijät-Hämeen lentokenttäsäätiö kommentoivat myös lentopaikan pelastusvälineitä koskevia vaatimuksia. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että pelastusvälinevaatimusten tarkoituksena on mahdollistaa toimenpiteiden käynnistäminen onnettomuuteen joutuneiden auttamiseksi jo ennen pelastuspalvelun paikalle saapumista.

Toisella lausuntokierroksella lausunnon antoivat Fintraffic Lennonvarmistus Oy ja Suomen Moottorilentäjien Liitto ry (SMLL). Fintraffic esitti Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitettavien sekä ilmailutiedotusjärjestelmässä julkaistavien lentopaikan tietojen luetteloon lisättäväksi kiitotien kynnysten sijainti- ja korkeustiedot, jotka ovat mittarilentomenetelmien suunnittelun ja ylläpidon kannalta keskeisiä lähtötietoja. Ehdotus hyväksyttiin. Lisäksi Fintraffic piti lentopaikan pitäjän kannalta kohtuuttomana, että velvoitteita ja kustannuksia aiheuttava mittarilentomenetelmän käyttöönotto voitaisiin toteuttaa pelkästään saattamalla asia lentopaikan pitäjän tietoon. Fintrafficin ehdotuksen mukaisesti kohtaa 3.2.3 muutettiin siten, että pelkän tiedoksi antamisen sijasta lentopaikan pitäjän kanssa on sovittava lentomenetelmän käyttöönotosta sekä sen edellyttämien toimenpiteiden ja velvoitteiden käytännön järjestelyistä. Samoin Fintrafficin ehdotuksesta kohdan 3.2.3 velvoitteet mittarilentomenetelmien julkaisemisesta ilmailutiedotusjärjestelmässä ja niiden tiedoksi antamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle kirjoitettiin selkeämmin kohdistumaan lentopaikan pitäjään. Määräyksen AGA M3-14 kumoamista ei lausuntokierroksella kommentoitu.

Saadut lausunnot sekä Liikenne- ja viestintäviraston vastaukset niihin ilmenevät tarkemmin liitteenä olevasta kommenttikoosteesta.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Ilmailulain 84 §:n mukaan lentopaikan pitoluvassa määrätään, minkälaiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentopaikkaa saa käyttää. Näin ollen valvottoman lentopaikan käyttö mittarilentotoimintaan edellyttää pitoluvan muutosta. Muutoksen hakemisesta aiheutuu lentopaikan pitäjille kustannuksia ja hallinnollista työtä, mikä kuitenkin seuraa jo suoraan lainsäädännön vaatimuksesta. Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1255/2021) mukaan lentopaikan pitoluvasta peritään 1020 euron maksu, samoin kuin luvan muutoksesta.

Virasto saa hakemusmaksuista vastaavasti tuloja. Virastolle hyväksyntähakemusten käsittelystä aiheutuu työtä, josta kuitenkin katsotaan voitavan huolehtia nykyisin resurssein. Traficomien arvion mukaan pitoluvan muutoshakemuksia mittarilentotoimintaa varten voisi olla ensi vaiheessa odotettavissa 5 - 10 kappaletta.

Tavanomaisesta päivä-VFR ja/tai yö-VFR-varustuksesta poikkeavia varuste- tai laitevaatimuksia IFR-toimintaan käytettävälle valvomattomille lentopaikoille ei aseteta, ellei mittarilähestymisissä käytetä alle 500 jalan ratkaisukorkeutta. Jos taas mittarilentomenetelmän ratkaisukorkeus on tätä alempi, sovelletaan Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASAn julkaisemia teknisiä standardeja (*Certification Specifications and Guidance Material for Aerodrome Design*), joissa vaaditaan mm. kiitotie- ja odotuspaikkamerkinnot sekä mahdollisesti yksinkertainen lähestymisvalojärjestelmä. Varustuksen hankinnasta ja asennuksesta aiheutuu luonnollisesti kustannuksia lentopaikkojen pitäjille. Kustannukset muodostuvat kuitenkin lentopaikkakohtaisesti esimerkiksi sen mukaan, mitä varustusta kyseisellä lentopaikalla jo on, joten niitä ei ole mahdollista tarkemmin arvioida.

Määräysmuutos korostaa lentopaikan pitäjän vastuuta lentopaikan estetietojen ajantasaisuudesta. Tehtävä ei kuitenkaan ole uusi, sillä jo aiemman määräyksen mukaan (kohta 4.1) lentopaikan pitäjän oli riittävällä tarkastus- ja huoltotoiminnalla huolehdittava siitä, että mm. lentopaikan esterajoituspinnot ovat asianmukaisessa kunnossa. Kohtien 2.2 ja 2.3 mukaan lentopaikan rakentamis- ja tarvittaessa pitolupahakemukseen oli liitettävä selvitys lentopaikan lähestymis-, nousu- ja siirtymäpintojen esteettömyydestä sekä horisontaalipinnan lentoesteistä. Jo aiemman määräyksen mukaan lentopaikan pitäjän oli huolehdittava, että ilmailutiedotusjärjestelmän kautta saatavat tiedot lentopaikan perustiedoista ja käytettävyydestä ovat oikein ja ajantasaiset (kohta 2.6). Lentopaikan käyttäminen mittarilentotoimintaan lisää lentoestetietojen ajantasaisuuden ja esterajoituspinnoista huolehtimisen merkitystä.

Määräyksen AGA M3-14 kumoamisella poistetaan mahdollisuus vapauttaa lentoesteen pystyttäjä velvollisuudesta hakea lentoestelupaa, jos ilmaliikennepalvelun tarjoaja lausunnossaan tiettyjen ehtojen täytyessä toteaa, ettei lentoestelupaa tarvita. Koska ilmaliikennepalvelun tarjoaja ei EU-lainsäädännön ja ilmailulain viime muutosten myötä enää yksin vastaa lentopaikkojen lentomenetelmistä, sillä ei välttämättä ole mahdollisuutta arvioida esteen vaikutusta kaikkiin alueen lentomenetelmiin, eikä yhdelle lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajalle ole muutoinkaan perusteltua antaa tällaista erioikeutta. Näin ollen lentoestelupaprosessi tulee olemaan kaikissa tapauksissa kaksivaiheinen, eli toimijan on ensin pyydettävä ilmaliikennepalvelun tarjoajalta lentoestelausunto ilmailulain 158 §:n mukaisesti ja sen jälkeen haettava lentoestelupaa Liikenne- ja viestintävirastolta. Tämä lisää lentoesteen pystyttäjälle aiheutuvia kustannuksia silloin, kun vapauttaminen lentoesteluvan hakemisesta olisi muutoin ollut määräyksen AGA M3-14 perusteella mahdollista. Fintrafficin lentoestelausunto on maksullinen³ ja myös Liikenne- ja viestintävirasto perii lentoesteluvasta maksun⁴ viraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun asetuksen (1255/2021) mukaisesti. Lentomenetelmien turvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden vuoksi virasto pitää kuitenkin tärkeänä, että pystytettävien lentoesteiden vaikutus kaikkiin käytössä oleviin lentomenetelmiin tulee aina asianmukaisesti selvitettyksi viranomaisen lupamenetelyssä, tarpeen mukaan kuulemisten ja selvityspyyntöjen avulla.

Liikenne- ja viestintäviraston vuosittain myöntämien lentoestelupien määrän voidaan odottaa kasvavan noin kolmestasadasta noin tuhanteen, mutta lisääntyvästä

³ Hinta 1.1.2014 alkaen: Esteen korkeus maanpinnasta alle 150 m 240 € (+ ALV); esteen korkeus maanpinnasta 150 m tai yli 750 € (+ ALV).

⁴ Lentoestelupa, esteen korkeus maanpinnasta 150 m tai alle: 265 euroa; esteen korkeus maanpinnasta yli 150 m: 670 euroa.

työmäärästä huolimatta tehtävä katsotaan voitavan hoitaa nykyisin resurssein. Myöhemmin, kun ilmaliikennepalvelun tarjoajan roolia lentoesteluprosessissa on ilmailulain muutoshankkeen myötä selvennetty ja tarkistettu, voidaan tarkastella määräystä AGA M3-14 vastaavien vapautusten käyttöön ottamista uudelleen.

Mittarilentotoiminnan lisääntyminen valvomattomilla lentopaikoilla voisi toisaalta lisätä ja keskittää lentomelua näiden lentopaikkojen ympäristössä huonomman näkyvyyden ja hämärän aikaan, mutta toisaalta myös jakaa melukuormitusta tasaisemmin vuorokauden aikana. Nämä vaikutukset eivät kuitenkaan johdu määräyksestä, jossa tällaisen toiminnan edellytyksiä tarkennetaan, vaan riippuvat lentopaikan pitäjien aktiivisuudesta pitolupien muuttamisessa toiminnan mahdollistamiseksi sekä lentotoiminnan harjoittajien tarpeesta IFR-toimintaan valvomattomilla lentopaikoilla. Paranevat lentotoimintamahdollisuudet pienemmillä lentopaikoilla lähtökohtaisesti edistävät alueellista yhdenvertaisuutta.

Yksityiskohtaiset perustelut

Määräykseen on päivitetty viraston nimi sekä lakiviittaukset. Aiemman määräyksen liitteet on muutettu määräyskohdiksi ja kohtien numerointia vastaavasti muutettu.

Tällä määräyksen AGA M1-1 muutoksella kumotaan määräys AGA M3-14, Vapauttaminen velvoitteesta hakea lentoestelupaa. Tätä pidetään tarpeellisenä sen vuoksi, että ilmaliikennepalvelun tarjoajan (Suomen Ilmatilassa pääsääntöisesti Fintraffic Lennonvarmistus Oy) asema on EU-asetuksen 2020/469 ja uudistetun ilmailulain 110 §:n myötä muuttunut siten, ettei se enää vastaa lentomenetelmistä yksinoikeudella vaan yhtenä hyväksytyistä lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajista. Näin ollen yhdelle palveluntarjoajalle ei voida antaa erioikeutta lausunnollaan vapauttaa toimijoita lentoesteluvan vaatimuksesta, koska esteen vaikutusalueella voi olla myös kilpailevien palveluntarjoajien suunnittelemaa lentomenetelmiä, joista ilmaliikennepalvelun tarjoaja ei ehkä ole edes tietoinen. Myöhemmin, kun ilmaliikennepalvelun tarjoajan muuttunut rooli lentomenetelmien suunnittelussa on huomioitu ilmailulaissa myös lentoesteluprosessin kannalta, voidaan tarkastella lentoestelupalvelvoitteesta vapauttamisen mahdollisuuksia uudelleen. Lentoesteluprosessiin ja lentomenetelmäsuunnitteluun liittyvä lakiuudistushanke on liikenne- ja viestintäministeriössä vireillä.

Lisäksi sisältöön vaikuttavia muutoksia on tehty määräyksen seuraaviin kohtiin:

Kohta 1.1, Soveltamisala: Määräyksen soveltamisalaan on tarkennettu, että se koskee vain kansallisen sääntelyn alaisia lentopaikkoja. EU-sääntelyn eli EASA-asetuksen 2018/1139⁵ ja sen nojalla annetun lentopaikka-asetuksen 139/2014⁶ soveltamisalaan kuuluvat sellaiset lentopaikat, jotka i) ovat julkisessa käytössä; ii) joilla harjoitetaan kaupallista ilmakuljetusta; ja iii) joilla on vähintään 800 metrin pituinen päällystetty mittarikiitotie tai joita käyttävät vain helikopterit mittarilähestymis- tai -lähtömenetelmiä käyttäen. Kansallisen sääntelyn varaan jäävät ne lentopaikat, jotka eivät täytä yhtä tai useampaa näistä vaatimuksista.

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)

⁶ Komission asetukset (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)

Määräystä AGA M1-1 ei myöskään sovelleta lentoasemiin, jotka ilmailulain 75 §:ssä annetun määritelmän mukaan ovat lentopaikkoja, joilla lentotiedotuspalvelu, hälytyspalvelu, ilmaliikenteen neuvontapalvelu ja lennonjohtopalvelu on pysyvästi järjestetty. Kevytlentopaikalla puolestaan tarkoitetaan lentopaikkaa, jota käytetään lentotoimintaan purje- ja moottoripurjelentokoneilla, ilmalaivoilla, kuumailmapalloilla ja muilla Liikenne- ja viestintäviraston tarkemmin määrittelemillä kevyillä ilma-aluksilla; näistä on annettu erillinen määräys AGA M1-4. Määräyksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät lisäksi vesilentopaikat ja sotilaslentopaikat.

Kohta 1.2, Määritelmät: Määritelmät on tarkistettu linjaan EU:n lentopaikka-asetuksessa 139/2014 käytettyjen määritelmien kanssa. Luettelosta on poistettu käsitteen 'ilmailutiedotusjulkaisu' määritelmä, koska termi ei esiinny määräyksessä kertaakaan, ja toisaalta lisätty termi 'IFR'. Ei-mittarikiitotien määritelmään on EU-asetuksesta poiketen lisätty viittaus mittarilähestymismenetelmiin, koska niiden käyttö tulee nyt myös ei-mittarikiitotiellä mahdolliseksi, jos tämä sallitaan lentopaikan pitoluvassa.

Kohta 2.3, Lentopaikan pitolupahakemukseen liitettävät selvitykset: Kohtaan on lisätty luettelo niistä pitoluvan tietojen muutoksista, joista lentopaikan pitäjän on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Toisella lausuntokierroksella saadun kommentin johdosta luetteloon lisättiin vielä kiitoteiden kynnysten sijainti- ja korkeustiedot niillä lentopaikoilla, jotka on hyväksytty mittarilentotoimintaan.

Kohta 2.4, Lentopaikan pitäjän tehtävät: Uusi kohta, jossa määritellään lentopaikan pitäjän keskeiset tehtävät. Lisäksi lentopaikan pitäjän velvollisuuksista kuitenkin määrätään myös eräissä muissa määräyskohdissa tiettyjen toimintojen yhteydessä. Lentopaikan pitäjä on lentopaikan pitoluvan haltija, esimerkiksi kunta, yhtiö tai säätiö, joka vastaa lentopaikan toiminnasta, ylläpidosta ja vaatimustenmukaisuudesta. Lentopaikan tietojen ja karttojen säilyttämisellä Liikenne- ja viestintäviraston saatavilla tarkoitetaan, että ne voivat olla julkaistuina esimerkiksi verkkosivuilla, ja tarkempia tietoja annetaan viranomaisen pyynnöstä. Lentopaikan pitäjän on seurattava lentopaikan lähiympäristön estetilannetta ja kyettävä arvioimaan lentoestelupaa edellyttävien esteiden vaikutus; tähän sillä on oltava riittävä osaaminen joko itsellään tai ulkopuolelta hankittuna. Lentoturvallisuutta vaarantavista tapauksista on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle EU:n poikkeama-asetuksen 376/2014⁷ mukaisessa 72 tunnin määräajassa. Lentopaikan pitäjä myös nimeää lentopaikan päällikön.

Määräyksessä lueteltujen tehtävien lisäksi lentopaikan pitäjän on luonnollisesti huolehdittava myös sille ilmailulaissa säädetyistä tehtävistä. Esimerkiksi ilmailulain 88 §:n mukaan lentopaikan pitäjä vastaa siitä, että lentopaikka on ilmoitettuina palveluaikoina määräysten mukainen. Lentopaikan pitäjän on myös kielletävä lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen, rakennuksen, rakennelman tai laitteen käyttö taikka rajoitettava sitä sekä palveluaikana että muuna aikana, jos ilmailumääräyksissä vaadittu lentopaikan varustus ei ole kunnossa tai siihen on muita laissa lueteltuja syitä.

Kohta 2.5, Lentopaikan päällikön tehtävät: Uusi kohta, jossa määritellään lentopaikan päällikön keskeiset tehtävät. Päällikkö on lentopaikan pitäjän edustaja, joka käytännössä huolehtii lentopaikan toiminnoista, kunnossapidosta ja järjestelystä.

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 376/2014, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta (EUVL L 122, 24.4.2014, s. 18–43)

Taulukko 1: Kiitoalueen leveys on muutettu vakiometrimääräksi eikä enää riipu kiitotien leveydestä. Seisontapaikan maksimikaltevuus ≤ 1 % on määritetty uutena. Lähestymispinnan kaltevuus on määritetty tietylle etäisyydelle kynnyksestä, kun se aiemmin määritettiin kiitoalueen päästä; näin otetaan huomioon mahdollisesti siirretty kynnys. Siirtymäpinnan kaltevuuden vaihteluväli on määritetty riippuen siitä, minkälaiset ovat lentopaikan pitoluvan ehdot. Taulukon alla olleet huomautukset on siirretty itse määräystekstiin asianmukaisesti kohtiin.

Kohta 2.7, Tietojen toimittaminen ilmailutiedotusjärjestelmään: Kohtaan on lisätty aiempaa tarkempi luettelo siitä, mitä tietoja valvomattomasta lentopaikasta on ilmoitettava Suomen ilmailukäsikirjassa (AIP). ICAOn nelikirjaintunnuksen sijasta riittää lentopaikan nimi ja lyhenne, koska kaikilla valvomattomilla lentopaikoilla ei ehkä ole tai tule jatkossa olemaan ICAO-tunnusta. Toisella lausuntokierroksella saadun kommentin johdosta AIP:ssä ilmoitettavien tietojen luetteloon lisättiin kiitoteiden kynnysten sijainti- ja korkeustiedot niiden lentopaikkojen osalta, jotka on hyväksytty mittarilentotoimintaan. Käytännössä nämä tiedot tulisi ilmoittaa AIP:hen sen seuraavan päivityksen yhteydessä. Fintraffic Lennonvarmistuksen ehdotuksesta kohtaan on lisätty myös viittaus komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2017/373, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 2020/469. Kyseisen asetuksen liitteen III kohdissa ATM/ANS.OR.A.085 ja ATM/ANS.OR.A.090 säädetään ilmailutietojen laatuvaatimuksista. Asetuksen 3 artiklan mukaan näitä vaatimuksia sovelletaan kaikkiin yksiköihin, jotka tuottavat ilmailutietoja ja ilmailutiedotusta IFR- tai erityis-VFR-lentoja varten.

Kohta 3.2, Lentopaikan vähimmäisvarustus: Kohdissa 3.2.1 ja 3.2.2 luetellaan päivä-VFR-toimintaan ja yö-VFR-toimintaan vaadittava vähimmäisvarustus, joka aiemmassa määräyksessä esitettiin taulukon muodossa. Varustevaatimukset siinänsä eivät ole muuttuneet, paitsi että pelastusvälineet mainitaan erikseen.

Kohta 3.2.3, IFR-lentotoiminta: Uusi kohta, jossa määrätään vaatimukset valvomattoman lentopaikan käytölle mittarilentotoimintaan (IFR). Selvyyden vuoksi mainitaan, että IFR-lentotoimintaan käytettävällä lentopaikalla on oltava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä tällaiseen toimintaan, vaikka tämä seuraa käytännössä jo ilmailulain 84 §:stä. Sen mukaan lentopaikan pitämiseen on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä lupa, ja pitoluvassa määrätään, minkälaiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentopaikkaa saa käyttää.

Mikäli käytettävän mittarilentomenetelmän ratkaisukorkeus on 500 jalkaa tai sitä ylempi, ei lentopaikalle ole asetettu muita varustevaatimuksia kuin ne, jotka vaaditaan päivä-VFR ja/tai yö-VFR-lentotoimintaa varten. Periaatteena on, että jos lentopaikka on hyväksytty päivä-VFR-toimintaan, mittarilentotoimintaan saa harjoittaa mainittuun ratkaisukorkeuteen asti päivisin samalla varustuksella. Jos lentopaikkaa on tarkoitettu käyttämään mittarilentotoimintaan yöllä, lentopaikan on oltava hyväksytty yö-VFR-toimintaan ja sillä on oltava yö-VFR-toiminnan mukainen varustus. Jos taas käytetään alemmaa ratkaisukorkeutta kuin 500 jalkaa, lentopaikan on täytettävä mittarilentotoimintaa varten rakenteiden ja varustuksen suhteen samat vaatimukset kuin ne, joita sovelletaan EU-säätelyn mukaisesti lentoasemiin ja jotka ilmenevät EASAn niitä varten julkaisemista teknisistä standardeista (*Certification Specifications, CS*).

Ensimmäisen mittarilentomenetelmän käyttöönotto alle 500 jalan ratkaisukorkeudella edellyttää lentopaikan pitoluvan muutosta, vaikka lentopaikka olisi aiemmin hyväksytty mittarilentotoimintaan 500 jalan tai sitä ylempällä ratkaisukorkeudella. Tämä katsotaan ilmailulain 84 §:ssä tarkoitetulla tavalla eri tyyppiseksi liikenteeksi kuin IFR-lentotoiminta, jossa käytetään 500 jalan tai sitä ylempää ratkaisukorkeutta.

Aii Airspace Designilta ensimmäisellä lausuntokierroksella saadun lausunnon johdosta kohdan 3.2.3 viimeiseen kappaleeseen tarkennettiin, että IFR-lentomenetelmä on julkaistava ilmailutiedotusjärjestelmässä, jos se on laadittu julkisessa käytössä olevalle lentopaikalle. Tällaisella lentopaikalla lentoturvallisuus edellyttää, että kaikki siellä toimivat ovat tietoisia käytössä olevista mittarilentomenetelmistä. Sen sijaan jos kyseinen lentopaikka on tarkoitettu vain tietyn tahon yksityiseen käyttöön, sinne laadittuja lentomenetelmiä ei tarvitse julkaista ilmailutiedotusjärjestelmässä. Koska kuitenkin 31.12.2021 voimaan tulleen ilmailulakimuutoksen (1327/2021) 110 §:n mukaisesti lentopaikan pitäjä vastaa lentopaikalla käytettävien lentomenetelmien ylläpidosta ja säännöllisestä uudelleentarkastelusta, sillä on oltava tieto kaikista kyseisellä lentopaikalla käytössä olevista lentomenetelmistä. Näin lentopaikan pitäjä voi hoitaa sille laissa säädetyn tehtävän ja seurata esimerkiksi estetilanteen vaikutusta lentomenetelmiin. Samoin Liikenne- ja viestintävirasto tarvitsee tiedon kaikista lentomenetelmistä voidakseen arvioida lentoesteiden vaikutusta lentomenetelmiin, kun se käsittelee lentoestelupahakemuksia ja myöntää lupia.

Toisella lausuntokierroksella Fintraffic Lennonvarmistus huomautti, että lentopaikan pitäjän kannalta olisi kohtuutonta, että sille velvoitteita ja kustannuksia aiheuttava mittarilentomenetelmän käyttöönotto voitaisiin toteuttaa pelkästään saattamalla asia lentopaikan pitäjän tietoon. Tästä syystä kohdan vaatimuksia muutettiin siten, että lentomenetelmän tilaajan on varmistettava mittarilentomenetelmän käyttöönotosta sekä sen edellyttämien toimenpiteiden ja velvoitteiden käytännön järjestelyistä sopiminen lentopaikan pitäjän kanssa. Sen sijaan Liikenne- ja viestintävirastolle riittää tiedon saanti julkiseen käyttöön tarkoitetuille lentopaikoille laadituista mittarilentomenetelmistä.

Samoin Fintraffic Lennonvarmistuksen toisella lausuntokierroksella esittämän kommentin johdosta kohdan 3.2.3 viimeisen kappaleen velvoitteet kirjoitettiin selkeämmin siten, että ne kohdistuvat lentopaikan pitäjään. Lentopaikan pitäjän on näin ollen huolehdittava julkisessa käytössä olevalle lentopaikalle laadittujen mittarilentomenetelmien julkaisusta ilmailutiedotusjärjestelmässä. Lentopaikan pitäjä vastaa muutoinkin tietojen toimittamisesta ilmailutiedotusjärjestelmään määräyskohdan 2.7 mukaisesti mm. lentopaikalla käytössä olevista lähestymismenetelmistä. Lentopaikan pitäjän on myös annettava näiden lentopaikkojen mittarilentomenetelmät tiedoksi Liikenne- ja viestintävirastolle.

Vaatus lentomenetelmien julkaisusta ei luonnollisesti koske sotilasilmailun käyttöön tarkoitettuja lentomenetelmiä, eikä myöskään muun valtion ilmailun kuten Rajavartiolaitoksen lentomenetelmiä. Ilmailulain 7 §:n mukaisesti puolustusvoimat antaa määräykset sotilasilmailun lentomenetelmistä ja lennonvarmistuksesta.

"Lentopaikalle laaditulla mittarilentomenetelmällä" tarkoitetaan tässä määräyksessä sellaista lentomenetelmää, joka on tarkoitettu kyseiselle lentopaikalle lähestymistä tai sieltä lähtemistä varten, riippumatta siitä mille etäisyydelle lentopaikasta menetelmän noudattaminen päättyy.

Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASA on määritellyt, mitä tarkoitetaan julkiseen tai yksityiseen käyttöön tarkoitettulla lentopaikalla. Sen mukaan julkiseen käyttöön tarkoitettu lentopaikka on yleisesti kaikkien käytettävissä, kun taas yksityinen lentopaikka on tarkoitettu vain tietyn henkilön (esim. lentopaikan omistajan) tai rajoitetun käyttäjäryhmän käyttöön. Myös julkisessa käytössä olevan lentopaikan toiminta voi kuitenkin olla rajoitettua tietynlaiseen toimintaan tai tietynlaisille käyttäjille, ja sen käyttö voi edellyttää ennakkolupaa.⁸ Suomessa esimerkiksi sairaaloiden helikopterilentopaikkojen katsotaan olevan yksityiseen käyttöön tarkoitettuja.

⁸ <https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/aerodromes-adr>

Ilmailulain 110 §:n mukaan pääasiallinen vastuu lentomenetelmistä kuuluu hyväksyntätodistuksen saaneelle lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajalle. Lentopaikan pitäjän vastuulla on kuitenkin varmistaa, että lentopaikalla käytettävät lentomenetelmät ovat hyväksytyt palveluntarjoajan suunnittelemina, sekä tarpeen mukaan ylläpitää menetelmiä. Lentomenetelmää suunnitellessaan tai uudelleen tarkastellessaan lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajalla on velvollisuus kuulla myös asianomaista lentopaikan pitäjää.

Ohjeistusta mittarilentotoiminnan järjestämisestä valvomattomilla lentopaikoilla annetaan julkaisussa "(GNSS-based) Instrument Flight Procedures implementation for General Aviation - Uncontrolled Aerodromes and Non-instrument Runways"⁹. Lisäksi ilmailumääräyksessä OPS M1-6, Mittarilentotoiminta ilman lennonjohto- tai AFIS-palvelua, vaaditaan että toiminnassa on noudatettava lentopaikan pitäjän määrittelemiä toimintaohjeita sekä lentotoiminnallisia vaatimuksia, ja käytettävän lentomenetelmän on tarvittaessa oltava viranomaisen hyväksymä. Lentomenetelmien hyväksyntävaatimuksista määrätään ilmailumääräyksessä ANS M1-1, Suomessa sovellettavat ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen tarjontaa koskevat säännöt, kohta 2.4.1. Lentopaikoille perustetuista radiovyöhykkeistä määrätään määräyksessä OPS M1-17.

Kohta 4.2, Kunnossapito talvella: Tarkempien kiito- ja rullausteiden aurausjärjestelyjen sijasta vaaditaan ilmailutiedotusjärjestelmässä ilmoitettavaksi yleisellä tasolla, järjestetäänkö lentopaikalla talvikunnossapitoa, jos se on avoinna talvella. Käytännössä aiemminkin NOTAM-tiedotuksella on ilmoitettu vain siitä, pidetäänkö lentopaikka kunnossa talvella, eikä tarkemmin siitä milloin kiitotie on kunnostettu. Ilmoitus voidaan antaa AIC-julkaisuna eli myös muulla ilmailutiedotuksella kuin NOTAMilla. Vaikka lentopaikalla ei olisi talvikunnossapitoa, sitä voidaan käyttää esimerkiksi liidintoimintaan, miehittämättömään ilmailuun tai suksilentotoimintaan. Sen sijaan jos lentopaikka on ilmoitettu suljetuksi, sitä ei voi käyttää min-käänlaiseen ilmailuun myöskään kiitoteiden ulkopuolella.

Kohta 5, Pelastustoiminta: Uusi kohta, jossa asetetaan lentopaikan pitäjälle velvollisuus huolehtia siitä, että pelastusviranomaiset ja muut onnettomuustilanteiden hoitoon osallistuvat tahot ovat tietoisia siitä, millaisia riskejä lentopaikalle tyypillisestä ilmaliikenteestä voi aiheutua sekä lentopaikalla liikkumisen järjestelyistä. Riskejä arvioidessaan lentopaikan pitäjän tulisi huomioida lentopaikalla mahdolliset ilmaliikenteen hätätilanteet ja pohtia keinoja niihin varautumiseen. Arvioinnissa on syytä kiinnittää huomiota myös siihen, mitä riskejä ilma-alusten käyttövoimasta, pelastusjärjestelmistä tai materiaaleista voi aiheutua pelastustoimintaan osallistuville, sekä miten näitä riskejä voitaisiin hallita. Lentopaikan pitäjän on päivitettävä tiedot olosuhteiden muuttuessa ja huolehdittava, että ajantasaiset tiedot toimitetaan asianomaisille tahoille ja kirjataan lentopaikan päiväkirjaan.

Pelastusvälineiden vähimmäisvaatimuksia ei ole kirjattu uuteen määräykseen, mutta kumottavan määräyksen liitteessä 1 olevia vaatimuksia 24 kg:n sammute-määrästä (2 x 12 kg) ja ensiapupakkauksesta pidetään pienimpien lentopaikkojen osalta vähimmäisvaatimuksina. Uutena vaatimuksena edellytetään ilma-alukseen sisään pääsyyn tarvittavia välineitä. Näitä ovat esimerkiksi käsityökalut, joilla voidaan päästä auttamaan ihmisiä onnettomuudessa olleen ilma-aluksen sisällä, kuten sorkkarauta, rautakanki ja/tai palokirves. Jotta voidaan varmistaa lentopaikalla toimivan henkilöstön osaaminen ja yhteistoiminta hätätilanteissa viranomaisen ja muiden tarvittavien tahojen kanssa, on suositeltavaa järjestää säännöllisesti pelastusharjoituksia. Käytännössä uusien pelastusväline- ja pelastustoimin-

⁹ https://www.euspa.europa.eu/simplecount_pdf/tracker?file=uploads/gnss-based_instrument_flight_procedures_implementation_for_general_aviation.pdf

tavaatimusten täyttymistä ei vaadita heti määräyksen voimaan tullessa, mutta välineet on oltava hankittuna ja tarvittavat toimenpiteet tehtyinä lentopaikan seuraavaan viranomaistarkastukseen mennessä.

Jos lentopaikalla harjoitetaan kaupallista lentoliikennettä pelastustoimintaluokan 3 tai sitä suuremmilla ilma-aluksilla, pelastustoiminnan järjestelyissä noudatettavista vaatimuksista säädetään lentopaikka-asetuksen kohdassa ADR.OPS.B.010, Pelastus- ja palontorjuntapalvelut.

Kohta 8.2, Merkkien muoto, mitat ja rakenne: Päälystämättömän liikennealueen päivämerkkintöjen osalta tarkat vaatimukset kynnys- ja reunamerkkien halkaisijan vähimmäis- ja enimmäismitoista on poistettu. Uudessa määräyksessä todetaan vain, että merkin on oltava kooltaan riittävä ja sen on erotuttava sekä ilmasta että maasta katsottaessa.

Kohta 9.1.1, Lähestymisvalojärjestelmän käyttö: Lähtökohtainen vaatimus yksinkertaisesta lähestymisvalojärjestelmästä on ulotettu koskemaan kaikkia kiitoteitä, kun se aiemman määräyksen mukaan koski vain luokan II kiitoteitä. Kiitoteiden luokitus ilmenee taulukosta 1 ja riippuu kiitotien pituudesta ja leveydestä. Vaatimus ei kuitenkaan ole ehdoton. Lähestymisvalojärjestelmää ei vaadita silloin, kun kiitotietä käytetään ainoastaan hyvissä näkyvyysolosuhteissa ja muut visuaaliset maalaitteet riittävät.

Kohta 9.5.2, Rullaustien reunavalojen sijainti: Rullaustien reunavalot on kaarevalla osuudella sijoitettava niin, että valojen väli on enintään 30 metriä. Aiemman määräyksen mukainen vaatimus oli 60 metriä. Edelleenkin rullaustien reunavaloja ei kuitenkaan vaadita, jos riittävä johdatus voidaan liikenteen laatu huomioon ottaen saada aikaan aluevalaistuksella tai muilla keinoilla. Tällainen muu keino voi olla esimerkiksi tilapäiset, muut kuin kiinteästi asennetut valot.

Kohta 9.6.3, Tuulensuunnan osoittimen ominaisuudet: Tarkat vaatimukset tuulensuunnan osoittimen pituudesta ja halkaisijasta on poistettu.

Kohta 11, Poikkeukset: Poikkeuskohdan ensimmäistä virkettä on muutettu siten, että se vastaa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä nykyisin yleisesti käytettyä sanamuotoa. Poikkeushakemuksen on oltava asianmukaisesti perusteltu ja kirjallinen. Sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetun lain (13/2003) 9 §:n mukaan vaatimuksen kirjallisesta muodosta täyttää myös viranomaiselle toimitettu sähköinen asiakirja, eli käytännössä esimerkiksi sähköpostiviesti.

Määräyksen voimaantulo

Määräyksen on tarkoitus tulla voimaan 27.1.2022, jolloin mm. lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajien hyväksymistä ja erityisvaatimuksia koskevaa EU-asetusmuutosta 2020/469 aletaan soveltaa, tai mahdollisimman pian sen jälkeen.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankepäättöksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille. Lisäksi muutoksista viestitään kohdenneustusti valvomattomien lentopaikkojen pitäjille. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa.

LIITTEET:

Kommenttikooste