

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

### **Määräyksen tausta ja säädösperusta**

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.<sup>1</sup> Nykyisessä määräyksessä AGA M1-1 ei ole tätä koskevia vaatimuksia, joten määräykseen on tarpeen lisätä tarvittavat hyväksyntävaatimukset.

Valvomattomien lentopaikkojen mittarilentotoiminnan ja mittarilähestymismenetelmien estesojausten 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 la-kihankkeessa.

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.

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 ja lentopaikan pelastustoimintaa.

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.

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

## Määräysmuutoksen tavoite

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

## Määräyksen valmistelu

Määräyshanke käynnistettiin 9.6.2021 julkaistulla määräyshankepäättöksellä. Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Sidosryhmiltä pyydetään kommentteja määräysmuutokseen lausuntokierroksella, jonka pituus on noin viisi viikkoa. Lausuntokierroksella huomioidaan erityisesti valvomattomien lentopaikkojen pitäjät.

## Lausuntopalaute

*(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)*

## Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

Ilmailulain 84 §:n mukaan lentopaikan pitoluvassa määrätään, minkälaiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentopaikkaa saa käyttää. Näin ollen valvomattoman lentopaikan käyttö mittarilentotoimintaan edellyttää pitoluvan muutosta. Muutoksen hakemisesta aiheutuu lentopaikan pitäjille kustannuksia ja hallinnollista työtä, mikä kuitenkin seuraa jo suoraan lainsäädännön vaatimuksesta. Tällä hetkellä Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (472/2020) mukaan lentopaikan pitoluvasta peritään 1020 euron maksu, samoin kuin luvan muutoksesta.

Virasto saisi 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 käytettäville valvomattomille lentopaikoille ei ole tarkoitus asettaa, ellei mittarilähestymisissä käytetä alle 500 jalan ratkaisukorkeutta. Jos taas mittarilentomenetelmän ratkaisukorkeus on tätä alempi, vaadittaisiin Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASAn julkaisemien teknisten standardien (*Certification Specifications and Guidance Material for Aerodrome Design*) mukainen varustus, kuten kiitotie- ja odotuspaikkamerkinnot sekä mahdollisesti yksinkertainen lähestymisvalojärjestelmä. Näiden hankinnasta ja asennuksesta aiheutuisi 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 korostaisi lentopaikan pitäjän vastuuta lentopaikan estetioiden ajantasaisuudesta. Tehtävä ei kuitenkaan ole uusi, sillä jo nykyisen määräyksen mukaan (kohta 4.1) lentopaikan pitäjän on 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 on liitettävä selvitys lentopaikan lähestymis-, nousu- ja siirtymäpintojen esteettömyydestä sekä horisontaalipinnan lentoesteistä. Jo nykyisen määräyksen mukaan lentopaikan pitäjän on huolehdittava, että ilmailutiedotusjärjestelmän kautta saatavat tiedot lentopaikan perustiedoista ja käytettä-

vyydestä ovat oikein ja ajantasaiset (kohta 2.6). Lentopaikan käyttäminen mittarilentotoimintaan lisää lentoestetioiden ajantasaisuuden ja esterajoituspinnoista huolehtimisen merkitystä.

Mittarilentotoiminnan lisääntyminen valvomattomilla lentopaikoilla voisi toisaalta lisätä ja keskittää lentomelua näiden lentopaikkojen ympäristössä huonomman näkyvyyden ja hämärän aikaan, mutta toisaalta myös jakaa melukuormitusta ta-saisemmin vuorokauden aikana. Nämä vaikutukset ei 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. Sisältöön vaikuttavia muutoksia on tehty seuraaviin kohtiin:

*Kohta 1.1, Soveltamisala:* Määräyksen soveltamisalaan on tarkennettu, että se koskee vain kansallisen sääntelyn alaisia lentopaikkoja. EU-sääntelyn eli EASA-asetuksen 2018/1139<sup>2</sup> ja sen nojalla annetun lentopaikka-asetuksen 139/2014<sup>3</sup> soveltamisalaan kuuluvat sellaiset lentopaikat, jotka i) ovat julkisessa käytössä; ii) niillä 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.

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 tulisi nyt myös ei-mittarikiitotilla 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.

<sup>2</sup> 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)

<sup>3</sup> 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)

*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 Traficomien 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 vaarantaneista tapauksista on ilmoitettava Traficomille EU:n poikkeama-asetuksen 376/2014<sup>4</sup> 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 kiellettyä 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 järjestelyistä.

*Taulukko 1:* Kiitoalueen leveys on muutettu vakioetäisyydeksi eikä enää riipu kiitotien leveydestä. Seisontapaikan maksimikaltevuus  $\leq 1$  % on määritelty uutena. Lähestymispinnan kaltevuus on määritelty tietylle etäisyydelle kynnyksestä, kun se aiemmin määritettiin kiitoalueen päästä; näin otetaan huomioon mahdollisesti siirretty kynnyksen. 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.

*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 käytän-

<sup>4</sup> 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)

nössä 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 pidetä tarkoituksenmukaisena asettaa muita varustevaatimuksia kuin ne, jotka vaaditaan päivä-VFR ja/tai yö-VFR-lentotoimintaa varten. Periaatteena olisi, että jos lentopaikka on hyväksytty päivä-VFR-toimintaan, mittarilentotoimintaakin saa harjoittaa mainittuun ratkaisukorkeuteen asti päivisin samalla varustuksella. Jos lentopaikkaa on tarkoitettu käyttämään mittaritoimintaa 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 mukaisiin lentoasemiin ja jotka ilmenevät EASAN niitä varten julkaisemista teknisistä standardeista (*Certification Specifications, CS*).

Ohjeistusta mittarilentotoiminnan järjestämisestä valvomattomilla lentopaikoilla annetaan julkaisussa "*(GNSS-based) Instrument Flight Procedures implementation for General Aviation - Uncontrolled Aerodromes and Non-instrument Runways*"<sup>5</sup>. 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. Mahdollisesti perustettavista radiovyöhykeistä 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.

**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 tyyppillisestä 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.

<sup>5</sup> [https://www.euspa.europa.eu/simplecount\\_pdf/tracker?file=uploads/gnss-based\\_instrument\\_flight\\_procedures\\_implementation\\_for\\_general\\_aviation.pdf](https://www.euspa.europa.eu/simplecount_pdf/tracker?file=uploads/gnss-based_instrument_flight_procedures_implementation_for_general_aviation.pdf)

Jotta voidaan varmistaa lentopaikalla toimivan henkilöstön osaaminen ja yhteistointa hätätilanteissa viranomaisten ja muiden tarvittavien tahojen kanssa, on suositeltavaa järjestää säännöllisesti pelastusharjoituksia.

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:* Päällystämättömän liikennealueen päivämerkintöjen osalta tarkat vaatimukset kynnys- ja reunamerkkien halkaisijan vähimmäis- ja enimmäismitoista on poistettu. Uudessa määräyksessä todettaisiin vain, että merkin on oltava kooltaan riittävä ja sen on erotuttava sekä ilmasta että maasta katsottaessa.

*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 Traficomien määräyksissä nykyisin yleisesti käytettyä sanamuotoa. Poikkeushakemuksen on oltava asianmukaisesti perusteltu ja kirjallinen. Sähköisestä asiointista viranomaistoiminnassa annetun lain (13/2003) 9 §:n mukaan vaatimuksen kirjallisesta muodosta täyttää myös viranomaiselle toimitettu sähköinen asiakirja, eli käytännössä esimerkiksi sähköpostiviesti.

## **Määräyksen aikataulu/voimaantulo**

Määräyksen on tarkoitus tulla voimaan viimeistään 27.1.2022, jolloin mm. lento- menetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajien hyväksymistä ja erityisvaatimuksia koskevaa EU-asetusmuutosta 2020/469 aletaan soveltaa.

## **Määräyksestä viestiminen**

Määräyshankepääätöksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille. Lisäksi muutoksista viestitään kohdenne- tusti valvomattomien lentopaikkojen pitäjille. Lopullinen määräys julkaistaan Fin- lex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailu- määräyskokoelmassa.

## **LIITTEET:**

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)