

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

LVM/1847/03/2018

Air Navigation Services Finland Oy:n lausunto ilmailulainsäädännön muutostarpeista

ANS Finland kiittää mahdollisuudesta lausua Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntöön ilmailulainsäädännön päivitystarpeista ja toteaa seuraavaa:

- Arviomuiston kohta Miehitämätön ilmailu ja EASA-sääntelystä johtuvat muutokset:
 - Lennätystoimintaan sovellettavat ikäraajat: ANS Finland ei kannata lennätystoimintaan säädettyjen ikärajojen alentamista. Miehitämättömän ilma-aluksen lennättäminen on ilmailutoimintaa, jonka suorittamisessa lennättäjällä tulee olla kyvykyys ja riittävä kypsyyden oma toiminnan ja lennätystoiminnan vaikutuksien arviointiin kolmansiin osapuoliin nähden.
- Arviomuiston kohta Miehitämätön ilmailu ja ilmatilan hallinta:
 - Kansallisella tasolla on ensiarvoisen tärkeää luoda kansallinen malli UTM-palvelun tarjoamiselle, jolla varmistettaisiin eheän ja tasapuolisen tiedon jakaminen kaikille ilmailuryhmille. ANS Finland hoitaa toimilupansa mukaisesti jo tällä hetkellä ympärivuorokautisesti lentotiedotuspalvelua, joka kohdistuu sekä valvottuun että valvomattomaan ilmatilaan, joten ANS Finlandin näkemyksen mukaan UTM-palvelun tarjoaminen olisi uskottavasti ja kustannustehokkaasti yhdistettävissä ANS Finlandin antamaksi palveluksi. Lupa antaa UTM-palvelua kansallisella tasolla ei tarkoittaisi ehdotonta monopoliasemaa palveluntarjonnassa, vaan myös kolmansien osapuolien palveluntarjonnan mahdollistamista siten, että muilla UTM-palveluntarjoajilla olisi mahdollisuus liittyä ANS Finlandin UTM-sovellukseen tiedonkäyttäjäksi ja -jakajaksi.

UTM-palveluntarjonta suoritettaisiin UTM-sovelluksella, jonka käytön tulisi olla pakollista miehitämättömille ilma-aluksille sekä valvomattomassa ilmatilassa ilman lentosuunnitelmaa lentäville miehitetyille ilma-aluksille eheän ilmatilannekuvan tarjoamiseksi. Lainsäädännön tulisi tukea pakollista rekisteröintiä ja tunnistautumista sovellukseen. Myös mahdolliset valvomattomaan ilmatilaan laadittavat PinS-menetelmät ja IFR-matalalentoreiitit tarvitsevat ANS Finlandin näkemyksen mukaan kattavan, reaaliaikaisen tilannekuvan valvomattomassa ilmatilassa liikkuvista miehitetyistä ja miehitämättömistä ilma-aluksista.

UTM-sovelluskehitys ja -ylläpito rahoitettaisiin käyttäjämaksuilla siten, että kaupallisille lentoyhtiöille ei aiheutuisi kehityksestä tai ylläpidosta kustannuksia.

- ANS Finland näkee, että BVLOS-toiminnan mahdollistaminen ilmatilavarausten ulkopuolella on mahdollista vain, mikäli käytössä on UTM-järjestelmä pakollisella rekisteröitymisellä ja tunnistautumisella. Sovelluksella voitaisiin ilmoittaa ja visualisoida BVLOS-lennätysten reitti ja korkeus, jonka muut ilmailijat voisivat ottaa huomioon omassa toiminnassaan. On huomattava, että vaikka BVLOS-lentoa suorittava operaattori ja drooni olisi rekisteröity ja se haluttaisiin identifioida sovelluksen kautta kaikille nähtäväksi, niin katvealueilla drooni ei edelleenkään välttämättä tulisi näkyväksi. Tällaisissa tapauksissa olisi erityisen tärkeää visualisoida reittisuunnitelma, jotta muut ilmailijat voisivat reagoida siihen.

Jako valvottuun ja valvomattomaan ilmatilaan on erittäin tärkeä; valvotussa ilmatilassa (CTR/TMA) lennonjohto antaa luvan operoida, mutta lennon suuntautuessa valvomattomaan ilmatilaan, ei lennonjohto enää huolehdi ilma-alusten erillään pitämisestä, vaan antaa ainoastaan lentotiedotuspalvelua. Tulevaisuuden U-Space 3- ja 4-palveluasteissa automaatio tulee mahdollisesti suorittamaan lentoreittilaskentaa tai droonien oma detect and avoid -systeemi tulee pitämään droonit erossa toisistaan. Tämän vaiheen käyttöönottoon menee kuitenkin todennäköisesti vielä useita vuosia.

- ANS Finlandin näkemyksen mukaan, mikäli halutaan perustaa alueita missä miehittämätön ilmailu voi poiketa säätelyn antamista ehdoista, tulee alueet perustaa olemassa olevilla D-alueen perustamismenettelyillä.
- No drone zone- ja geofencing-alueiden perustaminen voisi tulevaisuudessa tapahtua dynaamisesti ANS Finlandin sovelluksen rajapinnan kautta. Viranomaistoimijoille olisi mahdollista antaa oikeus tehdä ja julkaista aluevarauksia nopeallakin aikataululla sovelluksen kautta. Koska ANS Finlandin ilmatilanhallinta (AMC)-toiminto huolehtii ilmatilavarustusprosessista Suomessa, tulisi toiminto linkittää AMC-yksikön prosesseihin.
- Arviomuiston kohta Miehittämättömien ilma-alusten ja muiden kauko-ohjattavien lelujen tai miehittämättömien laitteiden ohjaukseen liittyvä radioviestintä:
 - Lainsäädännön tulisi mahdollistaa lentoaseman läheisyydessä ja muualla luvattomilla alueilla toimivien lennättäjien ja droonien välisen radioviestinnän seuraamisen, jotta luvattomat lennätykset ja tahalliset droonihäirinnät voidaan havaita ja niihin voidaan puuttua teknisillä järjestelmillä.

16.5.2019

- Muut havaitut ilmailulainsäädännön päivitystarpeet

• Ilmailulain määritelmät:

ANS Finland esittää lentoaseman määritelmän täsmentämistä. Nykyinen määritelmä on aiheuttanut erilaisia tulkintoja, siitä mitä tarkoitetaan palveluiden pysyvällä järjestämisellä. ANS Finlandin käsityksen mukaan lentoasemaksi luokitellaan myös lentopaikat, jotka eivät ole jatkuvasti auki (24/7) sekä lentopaikat, joilla ATS-palvelu perustuu lentopaikan lentotiedotuspalveluun. Nykyinen määritelmä edellyttää lennonjohtopalvelun pysyvää järjestämistä.

- Ilmailulaki 11§: ANS Finlandin näkemyksen mukaan nykyinen ilmailulain kirjaus ei vastaa käytännön toimintaa. ANS Finland esittää, että tekstistä poistetaan viittaus toiminnan alkamisen ja loppumisen ilmoittamisesta aluelennonjohdolle ja lisätään tilalle viittaus, että ilmoitusmenettely on kuvattu ilmatilanhallintaa ohjaavassa käsikirjassa (ASM-toimintakäsikirja).
- Ilmailulaki 110§: ANS Finland katsoo, että lentomenetelmäsuunnittelun koordinoitavuus tulisi myös tulevassa lainsäädännössä olla yhdellä taholla, ANS Finlandilla. Mikäli menetelmäsuunnittelu valvotussa ilmatilassa mahdollistetaan useammalle toimijalle, tulee suunnitelmien ja menetelmien yhteensopivuudesta varmistua turvallisen ja hallitun toiminnan takaamiseksi ja AIS-julkaisujärjestelmän turhan kuormittamisen välttämiseksi.
- ANS Finland pyytää lainvalmistelussa arvioimaan, ovatko Ilmailulain 114 §:n toinen ja kolmas momentti tarpeellisia 2.1.2020 alkaen, koska kansallisen viranomaisen toimivallasta lennonvarmistusteknisen henkilöstön osalta säädetään EU-asetuksessa 2017/373.
- ANS Finlandilla on kuluneen talven aikana raportoitu useita tapauksia lentoasemien läheisyydessä tapahtuneista ilotulituksista, joista ei ole saatu ennakkotietoa vaikuttaviin ATS-yksiköihin. ANS Finland pyytää arvioimaan ilotulitustoiminnan säätelyn tarvetta ja kirjaamaan tarvittaessa lainsäädäntöön, millä edellytyksillä ilotulitteita voidaan lentoasemien välittömässä läheisyydessä käyttää.
- ANS Finland on saanut Liikenne- ja viestintävirastolta nimeämisen toimia kansallisena lentoesterekisterin ylläpitäjänä. Tuleva UTM-ilmatila, lentomenetelmät, ilmatilasuunnittelu, mahdolliset PINS-menetelmät ja matalalentomenetelmäverkko sekä AIS-julkaisujärjestelmä ovat toisiaan tukeva kokonaisuus. Kokonaisuus tulee vaatimaan kattavaa data-aineistoa, johon voidaan odottaa kohdistuvan suuria laadullisia vaatimuksia kaupallisilta ilmatilan käyttäjiltä, viranomaisilta ja



16.5.2019

ANSFINLAND 2129
Julkinen

maanpuolustuksellisilta toimijoilta. ANS Finland näkee tarkoituksenmukaisena ja tehokkaana keskittää kansallisesti sekä lentoesterekisterin ylläpito että lentoesteprosessi yhdelle toimijalle.

Air Navigation Services Finland Oy

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Raine Luojus".

Raine Luojus
Toimitusjohtaja