

ASM – toimintakäsikirja

Ilmatilan joustavan käytön menetelmät

Asiakirjan hyväksyntä

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Sotilasilmailun viranomaisyksikkö.

Voimassaoloaika:

20.5.2011 lukien toistaiseksi

SISÄLLYSLUETTELO:

Käsikirjan muutokset.....	4
Määritelmät	6
1 Johdanto	7
2 Yleistä.....	8
2.1 ASM – toimintakäsikirjan kuvaus ja tarkoitus.....	8
3 Ilmatilan rakenne.....	8
3.1 Johdanto	8
3.2 FIR / UIR / CTA / UTA.....	9
3.2.1 Kansainvälisten merialueiden yläpuolinen ilmatila	9
3.2.2 ATS – delegoidut alueet EFIN FIR/UIR – vastuualueella.....	9
3.3 TMA ja CTR.....	9
3.4 Sotilaslennonjohtoalue - MIL CTA.....	10
3.5 Lentotiedotusvyöhyke – FIZ	10
3.6 Temporary Reserved Area – TRA.....	10
3.7 Temporary Segregated Area - TSA	10
3.8 Cross – Border Area – CBA	11
3.9 Kieltoalueet – P	11
3.10 Rajoitusalueet – R.....	12
3.11 Vaara – alueet – D.....	12
3.12 Purjelentoalueet – G.....	12
3.13 Tilapäiset ilmatilarajoitukset	12
3.14 ATS – reitit.....	12
3.14.1 Pysyvät ATS–reitit	12
3.14.2 CDR1 - luokan ATS – reitit.....	12
3.14.3 CDR2 – luokan ATS – reitit.....	13
4 FUA – konsepti; Ilmatilan joustava käyttö	13
4.1 Ilmatilan hallinnan taso 1.....	13
4.2 Ilmatilan hallinnan taso 2.....	13
4.3 Ilmatilan hallinnan taso 3.....	13
5 AMC Organisaatio	14
5.1 Yleistä.....	14
5.2 Toimijat.....	14
6 AMC toiminnot strategisella tasolla	14
7 AMC toiminnot esitaktisella tasolla.....	14
7.1 Ilmatilankäytön suunnittelu	14
7.1.1 Vuosisuunnittelu.....	14
7.1.2 Laajuudeltaan merkittävien tapahtumien suunnittelu	14
7.1.3 Muut harjoitukset.....	15
7.1.4 Ilmatilankäyttöesitykset jotka vaativat AIP-Supplementin julkaisua.....	15
7.1.5 Vaara – aluekäsittely.....	16
7.2 Ilmatilankäytön esitaktinen suunnittelu	17
7.2.1 Yleistä.....	17

7.2.2	TSA/TRA/G – ennakoilmoitukset – hyväksytyt toimijat (AA).....	17
7.2.3	TSA/TRA/G – ennakoilmoitukset – muut toimijat	18
7.2.4	G – alueet – ennakoilmoitukset valvottuun ilmatilaan	18
7.2.5	CDR – reittien käytettävyysspyynöt – hyväksytyt toimijat (AA)	18
7.2.6	Päällekkäiset TSA/TRA – varausaluepyynöt	19
7.2.7	CADF yhteistoiminta ja AUP / UUP	19
7.3	Julkaisut.....	19
7.3.1	AIP Supplement tiedotteella julkaistavat ilmatilarajoitukset.....	19
7.3.2	NOTAM – sähköillä julkaistavat ennalta suunnittelemttomat ilmatilarajoitukset	19
7.3.3	ATS – reittien käytettävyys	19
8	AMC toiminnot taktisella tasolla.....	19
8.1	Yleistä.....	19
8.2	Dynaaminen ilmatilanhallinta	20
8.3	Operatiivinen AMC	20
8.3.1	Varauksen aktivoiminen	20
8.3.2	Varauksen muuttaminen	21
8.3.3	Ilmatilavarauksen peruminen	21
8.4	Muutokset suunnitelman mukaiseen toimintaan	21
8.5	Päällekkäiset tai sivuavat ilmatilavaraukset.....	21
8.6	Ilmatilavaraukset, ei ennakoilmoitusta	22
9	Ilmatilan käytön seuranta	22
9.1	Yleistä.....	22
9.2	Tilastointi ja raportointi	22
10	ASM – ilmatilarakenteiden strateginen suunnittelu	22
11	Käsikirjan päivittäminen.....	22
	Liite 1. Puolustusvoimien päivittäisen ilmatilankäytön periaatteet	22
	Liite 2. Etuoikeusjärjestys	22
	Liite 3. ASM-prosessin toimijoiden yhteystiedot.....	22

KÄSIKIRJAN MUUTOKSET

Päivämäärä	Muutoksen syy	Muutoksen tekijä
20.5.2011	1.0 Julkinen	TraFi/SVY

LYHENTEET

AA	Approved Agency <i>Kts. "Määritelmät"</i>	FIR	Flight Information Region <i>Lentotiedotusalue</i>
AIP	Aeronautical Information Publication <i>Ilmailukäsikirja</i>	FMP	Flow Management Position <i>Liikennevirtojen säätelyasema</i>
AIRAC	Aeronautical Information Regulation and Control <i>Ilmailutietojen säätely ja valvonta (järjestelmä)</i>	FUA	Flexible Use of Airspace <i>Ilmatilan joustava käyttö</i>
AIS	Aeronautical Information Services <i>Ilmailutiedotuspalvelu</i>	HLB	High Level Policy Body <i>Kansallinen ilmatilan hallinnan neuvottelukunta</i>
AMC	Airspace Management Cell <i>Ilmatilan hallintayksikkö</i>	ICAO	International Civil Aviation Organisation <i>Kansainvälinen siviili - ilmailu- järjestö</i>
ANC	Aeronautical Chart <i>Ilmailukartta</i>	LMT	Local Mean Time <i>Paikallinen aika</i>
ASM	Airspace Management <i>Ilmatilan hallinta</i>	LVM	Liikenne – ja viestintäministeriö
ATS	Air Traffic Services <i>Ilmaliikennepalvelu</i>	MIL CTA	Military Control Area <i>Sotilaslennonjohtoalue</i>
AUP	Airspace Use Plan <i>Ilmatilan käyttösuunnitelma</i>	NOTAM	Notice to Airmen <i>Ilmailutiedotussähke</i>
CADF	ECAC Centralized Airspace Data Function	RNAV	Area Navigation <i>Aluesuunnistus</i>
CBA	Cross – Border Area <i>Kts. "Määritelmät"</i>	RNP	Required Navigation Performance <i>Vaadittu suunnistustarkkuus</i>
CDM	Collaborative Decision Making <i>Kts. "Määritelmät"</i>	TMA	Terminal Control Area <i>Lähestymisalue</i>
CDR	Conditional Route <i>Ehdollinen ATS – reitti</i>	TRA	Temporary Reserved Area <i>Tilapäinen ilmatilavarausalue</i>
CFMU	Central Flow Management Unit <i>Ilmaliikennevirtojen keskus- säätely-yksikkö</i>	TSA	Temporary Segregated Area <i>Tilapäinen erillisvarausalue</i>
CRAM	Conditional Route Availability Message <i>Ehdollisen reitin käytettävyyssanoma</i>	UIR	Upper Flight Information Region <i>Ylälentotiedotusalue</i>
CTA	Control Area <i>Lennonjohtoalue</i>	UTA	Upper Control Area
CTR	Control Zone <i>Lähialue</i>	UTC	Coordinated Universal Time <i>Koordinoitu maailman aika</i>
		UUP	Updated Airspace Use Plan <i>Päivitetty ilmatilan käyttö- suunnitelma</i>

MÄÄRITELMÄT

AIP Supplement	AIP Supplement – julkaisulla voidaan saattaa ilmatilan käyttäjille tiedoksi tilapäinen muutos AIP:ssa julkaistuihin tietoihin. AIP SUP – tiedotteilla ilmoitetut muutokset ovat joko pitkäkestoisia (yli 3kk), tai sellaisia lyhytkestoisia muutoksia joiden kuvaaminen edellyttää mittavaa tekstisisältöä, tai esim. karttakuvia.
Approved Agency	TraFi:n erikseen hyväksymä toimija, jolla on oikeus esittää ennakoilmoituksia ilmatilarakenteiden suunnittelusta käytöstä.
Collaborative Decision Making	CDM – konseptissa työskennellään kaikkien toimijoiden kesken tehokkaammin ja läpinäkyvämmiin ja jaetaan tietoa, tavoitteena päätöksenteon tehostaminen tarkkaan ja ajantasaiseen tietoon perustuen.
Cross – Border Area	Varausalue joka ylittää yhden tai useamman FIR/UIR – alueen sivurajat ja jota voidaan käyttää useiden eri sopijavaltioiden puolustusvoimien harjoitustoiminnassa.
AMC:n toiminnan tasot	<p>Ilmatilan hallinnan strateginen vaihe (taso 1): ASM – prosessien pitkän – ja keskipitkän aikavälin suunnitteluvaihe. Strateginen vaihe voi alkaa jo noin vuotta ennen suunnitellun toiminnan aloitusta ja se päättyy kun siirrytään ilmatilan hallinnan esitaktiseen vaiheeseen. Taso 1 pitää sisällään niin toimintaan liittyvän ilmatila – ja menetelmäsuunnittelun, neuvottelu – ja sopimusprosessit, kuin intresanttien kuulemisenkin.</p> <p>Ilmatilan hallinnan esitaktinen vaihe (taso 2): ASM – prosessien vaihe jossa suunnitteluvaiheesta siirrytään toteutusvaiheeseen. Vaihe käynnistyy yleisimmin noin kaksi päivää ennen toiminnan aloitusta ja jatkuu toiminnan toteutuksen alkamiseen asti, jolloin siirrytään ilmatilan hallinnan taktiseen vaiheeseen. Tasolla 2 valmistaudutaan toiminnan käynnistämiseen esimerkiksi AUP – sähköitä, AIS – julkaisuja, sekä lentosuunnitelmia käsitellen, sekä tasolla 1 suunniteltuja ilmatilavarauksia allokoiten.</p> <p>Ilmatilan hallinnan taktinen vaihe (taso 3): ASM – prosessien vaihe jossa tasoilla 1 ja 2 suunniteltu toiminta toteutetaan operatiivisesti.</p>
Kansainvälinen merialue	Kansainvälinen merialue on sellainen merialue, joka ei kuulu minkään rantavaltion täysivaltaisuuden piiriin kuuluvaan merialueeseen, jota kutsutaan aluemereksi.
Ilmatilan joustavan käytön tasot	Puitesopimuksesta tasot 1-3.

1 JOHDANTO

Ilmatilan käyttö ja sitä koskeva päätöksenteko on valtion itsemääräämisoikeuteen kuuluvaa toimintaa. Suomen ilmatilan hallinnan politiikasta vastaa valtioneuvoston asettama kansallinen Ilmatilan hallinnan neuvottelukunta (*High Level Policy Body* – HLB), joka on perustettu 23.6.2010. Ilmatilan hallinnan neuvottelukunnan asema on määritetty 10.12.2010 Liikenne- ja viestintäministeriön ja Puolustusministeriön laatimalla Ilmatilan hallinnan Puitesopimuksella. Tässä ASM-Toimintakäsikirjassa kuvatuilla käytännöillä Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi) ja Sotilasilmailun viranomaisyksikkö (SVY) pyrkivät varmistamaan ilmatilan turvallisen, tehokkaan ja joustavan käytön, sekä takaamaan toiminnan läpinäkyvyyden, yhteen sovittamalla eri osapuolten väliset ilmatilan käyttötarpeet. Vastuu ilmatilan hallinnan järjestelyistä ja ilmatilan jäsentämisestä Suomen lentotiedotus- ja ylälentotiedotusalueella kuuluu TraFi:lle. Aluevalvontatehtävien edellyttämä ilmatilan käyttö toteutetaan aluevalvontatehtävistä käskettyjen prioriteettien mukaisesti tehtävän suorittamisen mahdollistamiseksi. Päivittäisestä ilmatilan käytön suunnittelusta ja koordinoinnista vastaa ilmatilahallintayksikkö (*Airspace Management Cell* - AMC), tässä toimintakäsikirjassa kuvattujen periaatteiden mukaisesti. AMC on yhdistetty sotilas - ja siviilitoimielin. Euroopan unionin tasolla yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta on säädetty neljässä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa sekä niiden nojalla annetuissa täytäntöönpanoasetuksissa.

Ilmatilan joustavaa käyttöä koskevassa asetuksessa (EY) 2150/2005 (jäljempänä "FUA-asetus") vahvistetaan säännöt jäsenvaltioiden vastuulla olevassa ilmatilassa toimivien ilmailukenteen hallinnasta vastaavien siviili- ja sotilasyksiköiden välisen paremman yhteistyön varmistamiseksi. FUA - asetuksen mukaan siviili- ja sotilasilmailuviranomaisten toiminnan yhteensovittaminen on järjestettävä ilmatilan hallinnan strategisella (jäljempänä "ilmatilanhallinnan taso 1"), esitaktisella ("ilmatilanhallinnan taso 2") ja taktisella tasolla ("ilmatilanhallinnan taso 3") tehtävin sopimuksin ja menettelyin. Tavoitteena on parantaa turvallisuutta ja ilmatilakapasiteettia sekä lisätä ilmatilan käytön tehokkuutta ja joustavuutta.

Sotilaalliset operaatiot ja sotilaskoulutus eivät kuulu yhteisön toimivaltaan, eivätkä yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta annetut asetukset vaikuta jäsenvaltioiden omaa ilmatilaa koskevaan suvereniteettiin eivätkä jäsenvaltioiden kansalliseen turvallisuuteen ja maanpuolustukseen liittyviin kysymyksiin. Vaikka EU-lainsäädäntö koskee vain siviili-ilmailun järjestämistä, vaikuttavat asetukset myös sotilasilmailun ilmatilan käyttöön johtuen ilmatilan rajallisuudesta. Jäsenvaltiot arvioivat kansallisella tasolla siviili- ja sotilasilmailun tarpeet ilmatilan käytöstä päätettäessä. Tätä silmällä pitäen asetukset edellyttävät siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamista kansallisella tasolla.

Puolustusvoimien ilmatilankäyttötarpeet perustuvat säädettyihin velvollisuuksiin ja oikeuksiin (laki Puolustusvoimista, Aluevalvontalaki, Ilmailulaki, Valtioneuvoston asetus sotilasilmailusta, Valmiuslaki). AMC:n tulee ilmatilanhallinnan menettelyillään varmistaa se, että puolustusvoi-

mien harjoitustoiminnan asettamat vaatimukset huomioidaan niin, että puolustusvoimille säädettyt velvollisuudet voidaan asianmukaisesti toteuttaa joustavan ilmatilan käytön periaatteet huomioiden.

Tämän asiakirjan ilmatilanhallinnan menetelmät koskevat kansallista ilmatilan käyttöä Suomen lentotiedotusalueella ml. siihen kuuluvat kansainväliset merialueet. Ilmatilankäyttöä kansainvälisillä merialueilla ei voida rajoittaa toisten valtioiden sotilas- tai valtion ilma-aluksilta. Valtiot voivat sopia erikseen lentotoiminnasta kansainvälisillä merialueilla.

2 YLEISTÄ

2.1 ASM – toimintakäsikirjan kuvaus ja tarkoitus

Ilmatilan hallinnassa noudatetaan soveltuvin osin Eurocontrolin määrittelemiä joustavan ilmatilan käytön menetelmiä, ilmailuviranomaisten antamia määräyksiä ja ohjeita, sekä tässä asiakirjassa määriteltyjä menettelyjä ja etuoikeusperiaatteita.

Tässä asiakirjassa määritellään:

- ilmatilanhallinnan yleiset periaatteet
- eri ilmatilankäyttäjryhmien tarpeisiin määritellyt alueet
- alueiden etuoikeusasema toisiinsa nähden
- ATS – reittiverkoston rakenne ja luokitus
- pysyvien ja tilapäisten alueiden perustamista, julkaisua ja käyttöä koskevat periaatteet
- ilmatilan käytön seurantamekanismit

ASM – toimintakäsikirja määrittelee AMC:n toiminnan esitaktisella, taktisella ja tarvittavassa laajuudessa strategisella tasolla. ASM – toimintakäsikirjan hyväksyy, julkaisee ja päivittää sotilas - ja siviili-ilmailuviranomaiset.

3 ILMATILAN RAKENNE

3.1 Johdanto

Suomen lentotiedotus- ja ylälentotiedotusalueet on jaettu eri ilmatilan käyttäjiä palvelemaan tarkoitettuihin pysyviin alueisiin ja eri luokituksen mukaisiin ATS – reitteihin. Ilmatila on jaettu valvottuun (ICAO ilmatilaluokat C ja D) ja valvomattomaan ilmatilaan (ICAO ilmatilaluokka G ja kansallinen ilmatilaluokka G+). Ilmatilarajat julkaistaan Suomen Ilmailukäsikirjassa (AIP). Tilapäisiä ilmatilavarausalueita voidaan perustaa tässä asiakirjassa kuvattujen menetelmien mukaisesti. Muutokset pysyviin ilmatilan rakenteisiin toteutetaan ilmaliikennepalveluntarjoajan esityksestä (Ilmailulaki 1194/2009 114§) pois lukien kielto- rajoitus- ja vaara-alueet, joiden muutokset esitetään suoraan TraFi:lle (Ilmailulaki 1194/2009 8§). Ilmatilan käyttäjät voivat

esittää ilmatilan rakenteisiin tarvittavia muutoksia joko suoraan ilmaliikennepalvelun tarjoajalle tai TraFi:lle.

Muutokset pysyviin ilmatilarakenteisiin vaatii laajat kuulemismenettelyt, joilla varmistetaan eri käyttäjäryhmien tarpeiden huomioon ottaminen. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä että muutokset pysyviin ilmatilarakenteisiin tehdään vuositasolla suunnitellusti ja koko ilmatilan hallinnan verkoston optimoimiseksi. Finavia julkaisee internet sivuillaan AIRAC järjestelmän mukaisen AIS-julkaisuaikataulun, josta käy ilmi suunnitellut voimaantulopäivät, julkaisupäivät sekä päivät, jolloin julkaistava materiaali on toimitettava AIS-yksikölle julkaisua varten.

3.2 FIR / UIR / CTA / UTA

Suomen lentotiedotus- ja lennonjohtoalueet (Finland FIR/UIR/CTA/UTA) on määritelty Suomen Ilmailukäsikirjan osassa ENR 2. Nämä jaetaan edelleen ala – ja yläilmatilaan, joiden välinen raja on FL285. Valvotun ilmatilan yläraja on FL660. Suomen lentotiedotus- ja lennonjohtoalueet on jaettu sektoreihin. Sektorit ja niiden mukaiset ilmaliikennepalvelun tarjontayksiköt on määritelty EFIN AIP ENR 2:ssa. Ilmatilan joustavan käytön periaatteita sovelletaan koko Suomen lentotiedotus – ja lennonjohtoalueilla, mukaan lukien kansainvälisten merialueiden yläpuolinen ilmatila luvun 3.2.1 mukaisesti.

3.2.1 Kansainvälisten merialueiden yläpuolinen ilmatila

Ilmailussa kansainvälisten merialueiden yläpuolisessa ilmatilassa noudatetaan Chicagon yleis-sopimusta liitteineen huomioiden kansalliset poikkeamat, jotka ovat julkaistu AIP:n osassa GEN 1.7. Yhdistyneiden Kansakuntien (YK) merioikeusyleissopimus (1982) mahdollistaa valtion ilma – alusten (state aircraft) vapaan liikkumisen kansainvälisten merialueiden yläpuolisessa ilmatilassa.

3.2.2 ATS – delegoidut alueet EFIN FIR/UIR – vastuualueella

ATS – delegoitujen alueiden perustaminen edellyttää valtioiden, niiden ilmailuviranomaisten, ilmaliikennepalvelun tarjoajien ja tarvittaessa Ilmatilanhallintayksiköiden (AMC) välisiä sopimismenettelyjä. EFIN FIR/UIR – alueella ATS – palvelut valvotun ilmatilan osalta on delegoitu Ruotsin ja Norjan palvelutarjoajille kolmella alueella; KVARKEN (FL95+), MANTO (FL65+) ja HALTI (FL95+). ATS – delegoidut alueet on julkaistu EFIN AIP osassa ENR 2.2.

3.3 TMA ja CTR

Lentoasemien ATS – yksiköiden toiminnan mahdollistamiseksi ja operaatioiden turvaamiseksi on perustettu valvotun ilmatilan osia (lähi – ja lähestymisalueita) ja niille ilmaliikennepalvelun tarjoajan toimesta lentomenetelmiä. TMA – ja CTR – alueiden ilmatilarajat on julkaistu EFIN AIP osissa ENR 2 ja AD 2.

3.4 Sotilaslennonjohtoalue - MIL CTA

Sotilaslennonjohtoalue on sotilasilmailun tarpeisiin perustettu pysyvä valvottu ilmatilan osa. Suomen lentotiedotusalueella pysyvästi julkaistut sotilaslennonjohtoalueet on määritelty EFIN AIP ENR 2:ssa.

3.5 Lentotiedotusvyöhyke – FIZ

Lentotiedotusvyöhykkeitä on perustettu niiden lentopaikkojen yhteyteen, joiden operaatiomäärät eivät edellytä valvotun ilmatilan mukaista lennonjohtopalvelua. Lentotiedotusvyöhykkeet on julkaistu EFIN AIP AD 2:ssa.

3.6 Temporary Reserved Area – TRA

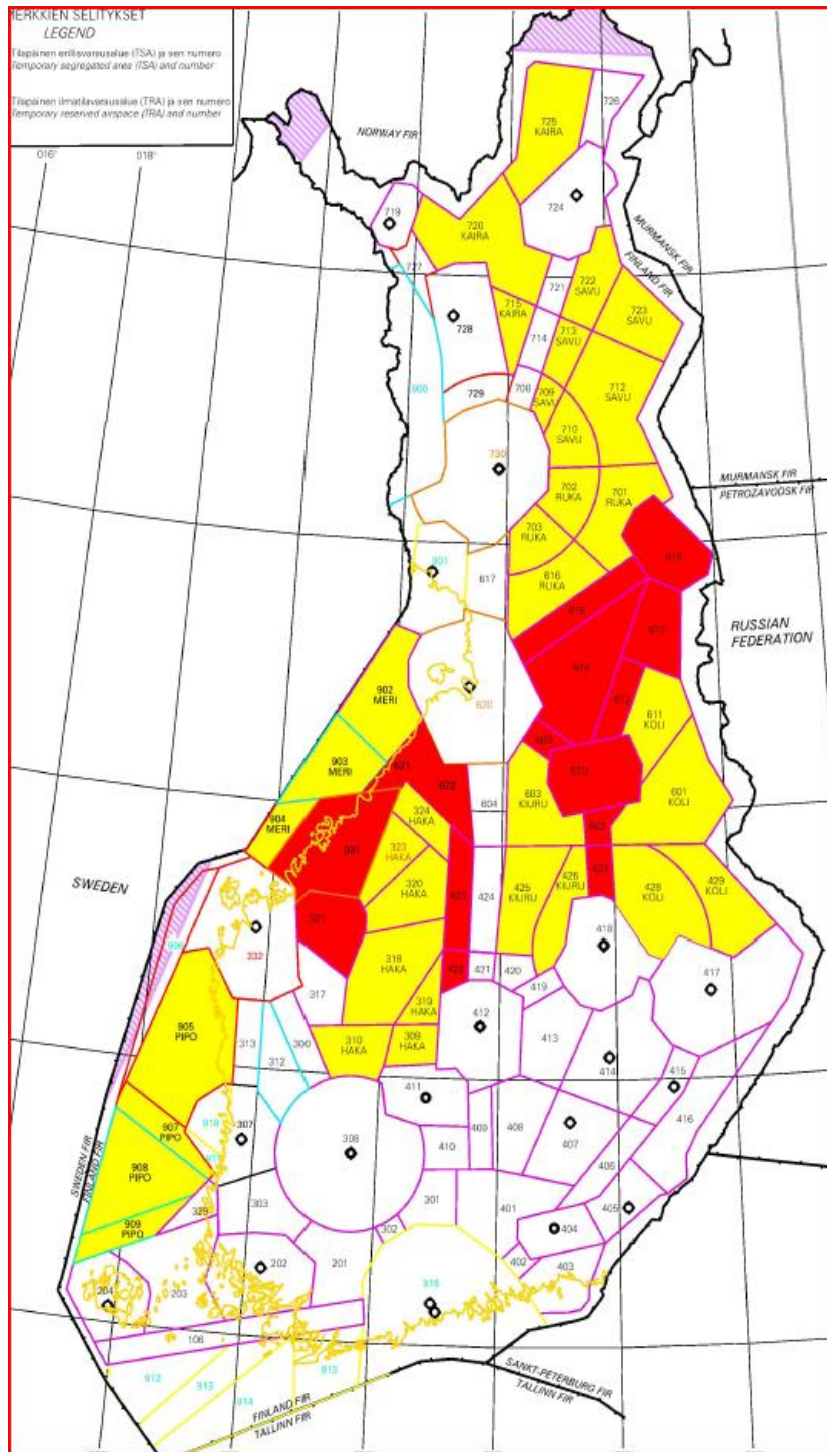
TRA – alueita voidaan perustaa sekä sotilas-, että siviilitoimijoiden tarpeisiin. TRA – alueet ovat sivurajoiltaan ennalta määriteltyjä ilmatilan osia, joiden sisäpuolella tapahtuva toiminta edellyttää ko. ilmatilan varaamista määrätyksi ajanjaksoksi tietyn käyttäjäryhmän toimintaa varten. TRA – alueet julkaistaan ilmailumääräyksessä OPS M1 – 28 ja EFIN AIP osassa ENR 5.2 ja ENR 6.4 – 1.

3.7 Temporary Segregated Area - TSA

TSA – alueita voidaan perustaa lähinnä sotilaslentotoiminnan tarpeisiin. TSA - alueet ovat sivurajoiltaan ennalta määriteltyjä ilmatilan osia, joiden sisäpuolella tapahtuva toiminta edellyttää ko. ilmatilan varaamista määrätyksi ajanjaksoksi tietyn käyttäjäryhmän toimintaa varten. TSA – alueet julkaistaan ilmailumääräyksessä OPS M1 – 28 ja EFIN AIP osassa ENR 5.2 ja ENR 6.4 – 1.

TSA – alueet on luokiteltu käyttötarpeen mukaisesti:

- Luokka 1 (keltaisella); ensisijaisesti päivittäiseen toimintaan suunnitellut TSA – alueet. Toiminta tällaisilla alueilla sulkee ensisijaisesti CDR2 – luokan ATS - reitin. CDR1 – luokan ATS – reittien osalta noudatetaan luvun 3.14.2 mukaisia menettelyjä. Päivittäinen Puolustusvoimien toiminta on kuvattu liitteessä 1.
- Luokka 2 (punaisella); harjoitustoimintaan suunnitellut TSA – alueet. Toiminta tällaisilla alueilla voi sulkea CDR1 – luokan ATS - reitin.
- Luokka 3 (valkoisella); laajamittaiseen harjoitustoimintaan suunnitellut TSA – alueet. Toiminta tällaisilla alueilla voi sulkea PERM – luokan ATS – reitin.



3.8 Cross – Border Area – CBA

CBA – alueita voidaan perustaa kahden tai useamman valtion välisellä sopimusmenettelyllä sotilaslentotoiminnan tarpeisiin. CBA – alueeseen sovelletaan ilmatilan joustavan käytön menetelmiä ja alueet julkaistaan TRA – alueina.

3.9 Kieltoalueet – P

Kieltoalueita voidaan perustaa valtioneuvoston asetuksella suojaamaan erityisiä kohteita. Kieltoalueisiin ei sovelleta ilmatilan joustavan käytön menetelmiä. Kieltoalueet on julkaistu Valtioneuvoston asetuksessa ilmailulta rajoitetuista alueista (1374/2009) ja EFIN AIP ENR osassa 5.1.

3.10 Rajoitusalueet – R

Rajoitusalueita voidaan perustaa valtioneuvoston asetuksella suojaamaan erityisiä kohteita. Rajoitusalueisiin ei sovelleta ilmatilan joustavan käytön menetelmiä. Rajoitusalueet on julkaistu valtioneuvoston asetuksessa ilmailulta rajoitetuista alueista (1374/2009) ja EFIN AIP ENR osassa 5.1.

3.11 Vaara – alueet – D

Vaara-alueilla suoritetaan määräaikoina ilmaliikenteelle vaarallisia ammuntoja, räjäytyksiä tai muunlaista lennolla oleville ilma-aluksille vaarallista toimintaa. Vaara – alueisiin voidaan soveltaa ilmatilan joustavan käytön menetelmiä. Ilmailun pysyvät D – alueet on julkaistu ilmailumääräyksessä OPS M1 – 28 ja EFIN AIP osassa ENR 5.1.

3.12 Purjelentoalueet – G

Pysyvät G – alueet on julkaistu EFIN AIP ENR osassa 5.5. G – alueisiin sovelletaan ilmatilan joustavan käytön periaatteita niiden ulottuessa valvottuun ilmatilaan.

3.13 Tilapäiset ilmatilarajoitukset

TraFi voi hakemukseen perustuen myöntää erikseen määriteltyyn toimintaan tarkoitettuja tilapäisiä ilmatilarajoituksia. Ilmailulain 8 § mukaisesti TraFi voi rajoittaa tai kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi.

Ilmatilan joustavan käytön periaatteita ja alueisiin sovellettavia sääntöjä noudatetaan tilapäisiin alueisiin samalla tavoin kuin pysyviin alueisiin. Perustettaviin ilmatilarajoitusalueisiin voidaan soveltaa ilmatilan joustavan käytön menetelmiä. Tilapäisten ilmatilarakenteiden perustamiseen liittyvät prosessit ovat kuvattuna tämän asiakirjan osassa 7.

Tilapäiset ilmatilarakenteet julkaistaan ensisijaisesti AIP Supplement julkaisulla. Kiireellisissä tapauksissa voidaan käyttää NOTAM – julkaisua.

3.14 ATS – reitit

ATS – reittiverkostoa käytetään alla kuvatun ATS - reittiluokitusten mukaisesti.

3.14.1 Pysyvät ATS–reitit

Pysyvällä ATS – reitillä tarkoitetaan pysyväisluontoisesti lennonsuunnitteluun tarkoitettuja ATS – reittejä. Pysyvä ATS – reitti voidaan sulkea NOTAM:lla. Ennakkotieto pysyvän ATS – reitin sulkemiseen vaikuttavasta toiminnasta julkaistaan AIP Supplementilla. Pysyvän ATS – reitin sulkeminen tehdään TraFi:n päätöksellä. Pysyvät ATS – reitit Suomen lentotiedotusalueella on julkaistu RNAV (RNP5) – reitteinä EFIN AIP osassa ENR 3.3.

3.14.2 CDR1 - luokan ATS – reitit

CDR1 – luokan ehdollisella reitillä tarkoitetaan kyseisen luokituksen voimassa ollessa pysyvästi lennon suunnitteluun tarkoitettuja ehdollisia ATS – reittejä. CDR1 – luokan ATS – reitti voidaan

sulkea NOTAM:illa. CDR1-luokan ATS – reitin sulkeminen tehdään TraFi:n päätöksellä sekä Liitteessä 1 kuvattujen menettelyiden mukaisesti. CDR1 - luokan ATS – reitit Suomen lentotiedotusalueella on julkaistu RNAV (RNP5) – reitteinä EFIN AIP osassa ENR 3.3.

3.14.3 CDR2 – luokan ATS – reitit

CDR2 - luokan ehdollisella ATS – reitillä tarkoitetaan reittiä, joka ei ole pysyvästi käytettävissä lennon suunnitteluun. CDR2 – luokan ATS – reitin käytettävyys ilmoitetaan päivittäin AMC:n laatiman ilmatilan käyttösuunnitelman (AUP/UUP) perusteella. CDR2 - luokan ATS – reitit Suomen lentotiedotusalueella on julkaistu RNAV (RNP5) – reitteinä EFIN AIP osassa ENR 3.3.

4 FUA – KONSEPTI; ILMATILAN JOUSTAVA KÄYTTÖ

4.1 Ilmatilan hallinnan taso 1

Ilmatilan hallinnan tasolla 1 tarkoitetaan kansallista Liikenne- ja viestintäministeriön ja Puolustusministeriön välistä ilmatilanhallinnan tasoa, ilmatilan hallinnan neuvottelukuntaa ja ilmatilan hallinnan puitesopimuksen mukaista toimintaa.

Kansallisen ilmatilan hallinnan neuvottelukunnan tehtävänä on strategisella tasolla eri ilmatilan käyttäjien tarpeiden tunnistaminen, mahdollisten ristiriitojen sovittelu sekä lausunnon antaminen toimivaltaisten viranomaisten päätöksenteko prosessissa. Lisäksi neuvottelukunnan tehtävänä on käsitellä kansallisten kantojen valmistelua erityisesti Euroopan unionin puitteissa tehtäviin kansalliseen ilmatilan hallintaan vaikuttaviin yhteisöoikeudellisiin säännöksiin.

Kansallisen ilmatilan hallinnan neuvottelukunnan tavoitteena on edistää kansallisen ilmatilan turvallista ja tehokasta käyttöä. Ilmatilan tehokasta käyttöä edistetään kehittämällä ja hyväksymällä kansalliset toimintaperiaatteet sekä seurantamekanismit ilmatilan käytölle.

Toiminnassa tulee ottaa huomioon kaikkien ilmatilankäyttäjien tarpeet, lainsäädäntöön perustuvat ja ympäristöön liittyvät vaatimukset, naapurivaltiot, kansallisen turvallisuuden sekä maanpuolustuksen asettamat vaatimukset.

4.2 Ilmatilan hallinnan taso 2

Ilmatilan hallinnan tasolla 2 tarkoitetaan siviili – ja sotilasilmailuviranomaisten yhteistoimintaa, sekä ASM – toimintakäsikirjassa kuvattuja toimintamenetelmiä.

4.3 Ilmatilan hallinnan taso 3

Ilmatilan hallinnan tasolla 3 AMC, ATS – elimet ja ilmatilan käyttäjät toteuttavat ja päivittävät ilmatilan hallinnan tasolla 2 laadittua ilmatilankäyttösuunnitelmaa.

5 AMC ORGANISAATIO

5.1 Yleistä

AMC toimii Suomen aluelennonjohdon tiloissa. AMC vastaa ilmatilan käyttöön liittyvien ASM – ja FUA – menettelyiden käytännön toteutuksesta.

5.2 Toimijat

Operatiivisen AMC:n toimivaltaa käyttää ensisijaisesti Finavian nimittämä AMC – päällikkö tai hänen sijaisensa. Sotilasviranomaiset määrittelevät aluevalvontatehtäviin vaadittavat ilmatilatarpeet. Puolustusvoimien sisäisiin ilmatilankäyttötarpeisiin liittyvissä ristiriitatilanteissa ratkaisovaltaa käyttää AMC MIL – edustaja.

Finavia ja Puolustusvoimat resursoivat AMC:n henkilöstön siten, että AMC:lle asetetut tehtävät voidaan toteuttaa.

6 AMC TOIMINNOT STRATEGISELLA TASOLLA

AMC arvioi säännöllisesti ilmatilarakenteiden ja ATS – reittiverkoston toiminnallisuutta ja tarkastelee ilmatilan käyttöön liittyvät menettelyt ja ilmatilan joustavan käytön toimintojen toteutumisen. Tarkastelussa otetaan huomioon kaikkien ilmatilankäyttäjien tarpeet.

7 AMC TOIMINNOT ESITAKTISELLA TASOLLA

7.1 Ilmatilankäytön suunnittelu

7.1.1 Vuosisuunnittelu

Hyväksytyt toimijat (Approved Agency, AA) lähettävät seuraavan vuoden ilmatilan käyttösuunnitelman TraFi:lle ja AMC:lle 30.9. mennessä. Ilmatilan käyttösuunnitelmiin perustuen AMC kutsuu ilmatilankäyttäjät ja siviili – ja sotilasilmailuviranomaiset koordinaatiokokoukseen 31.10. mennessä seuraavan kalenterivuoden tapahtumien laajuuden ja koordinaatiotarpeen määrittelemiseksi. Kokous tulee järjestää 30.11. mennessä. Ilmatilankäyttäjät ovat velvollisia päivittämään vuosisuunnitelmaa. Tämä vaatimus ei kuitenkaan vapauta ilmatilankäyttäjiä erillisten ilmatilankäyttöesitysten laatimisesta.

7.1.2 Laajuudeltaan merkittävien tapahtumien suunnittelu

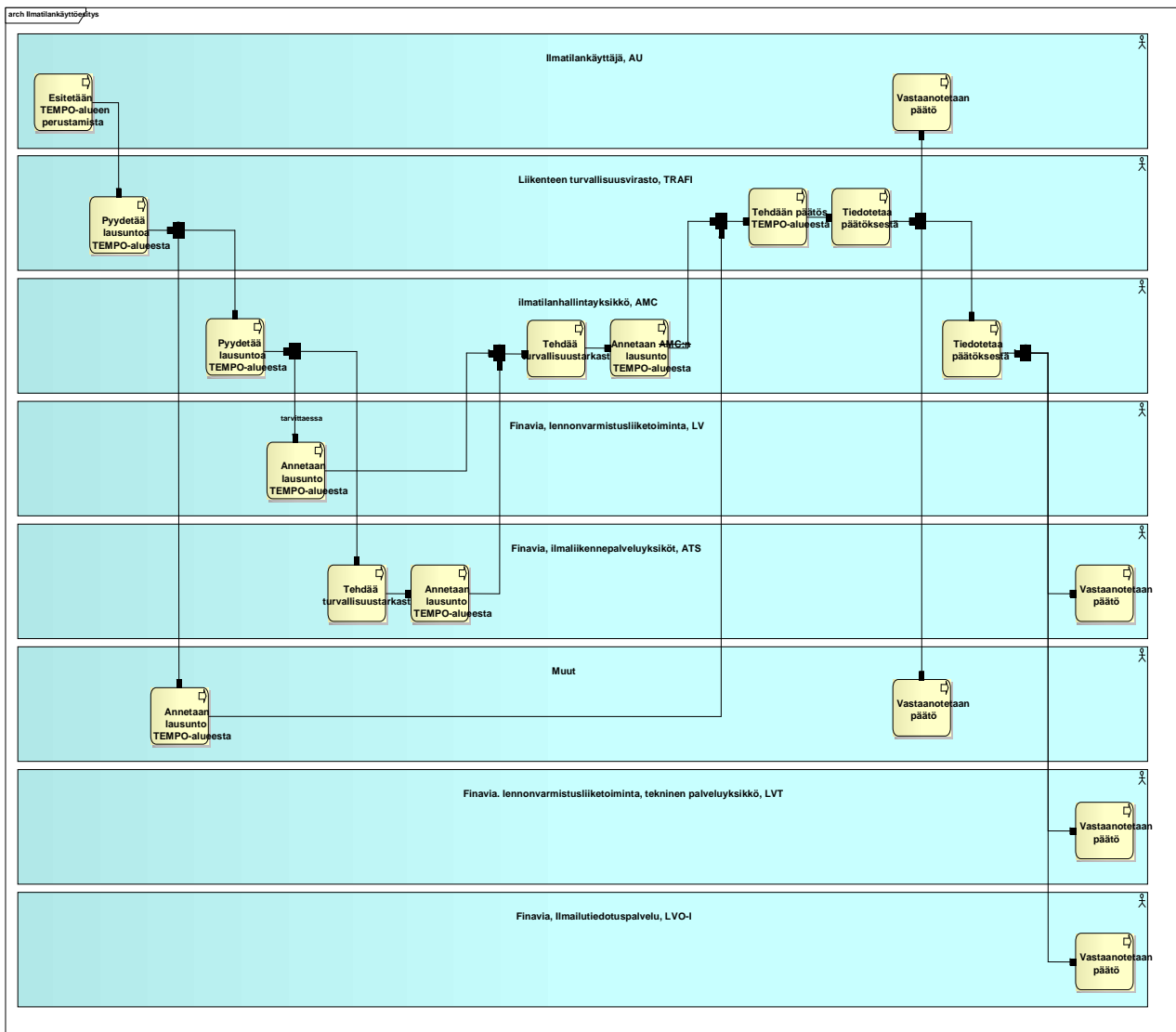
30.11. mennessä järjestettävässä koordinaatiokokouksessa käsitellään ne merkittävät tapahtumat, jotka edellyttävät mittavampaa suunnittelu – ja koordinaatiomenettelyä kuin TraFi:n julkaisema prosessi edellyttää (katso alla kohta 7.1.4). Tällaiset tapahtumat ratkaistaan tapauskohtaisesti TraFi:n toimesta ja niiden edellyttämät ilmatilajärjestelyt saattavat poiketa tässä asiakirjassa kuvatuista etuoikeusperiaatteista. Tällaisten merkittävien tapahtumien suunnittelussa tulee varautua noudattamaan AIRAC – menettelyjen mukaista AIS – julkaisuai-
kataulua.

7.1.3 Muut harjoitukset

Muiden sellaisten päivittäisestä toiminnasta poikkeavien harjoitusten ja tapahtumien ilmatilavarauksesitykset, jotka edellyttävät AIP Supplement - julkaisua, tulee toimittaa TraFi:lle viimeistään 10 viikkoa ennen toiminnan suunniteltua aloitusta. Puolustusvoimien yksiköillä on myös mahdollisuus koordinoida esitys ennakkoon AMC:n kanssa. Tällöin toimijan ja AMC:n väliset neuvottelut tulee aloittaa viimeistään 14 viikkoa ennen suunniteltua toimintaa. Neuvottelut käydään AMC:lle ennakkoon toimitetun ilmatilavarauksesityksen perusteella. Koordinoitu esitys toimitetaan TraFi:lle päätöksentekoa varten AMC:n toimesta (Ks. 7.1.4, Kaavio 2).

7.1.4 Ilmatilankäyttöesitykset jotka vaativat AIP-Supplementin julkaisua

Ilmatilankäyttöesityksissä jotka vaativat AIP-Supplementin julkaisun, noudatetaan seuraavan kaavion 1 mukaista perusprosessia:

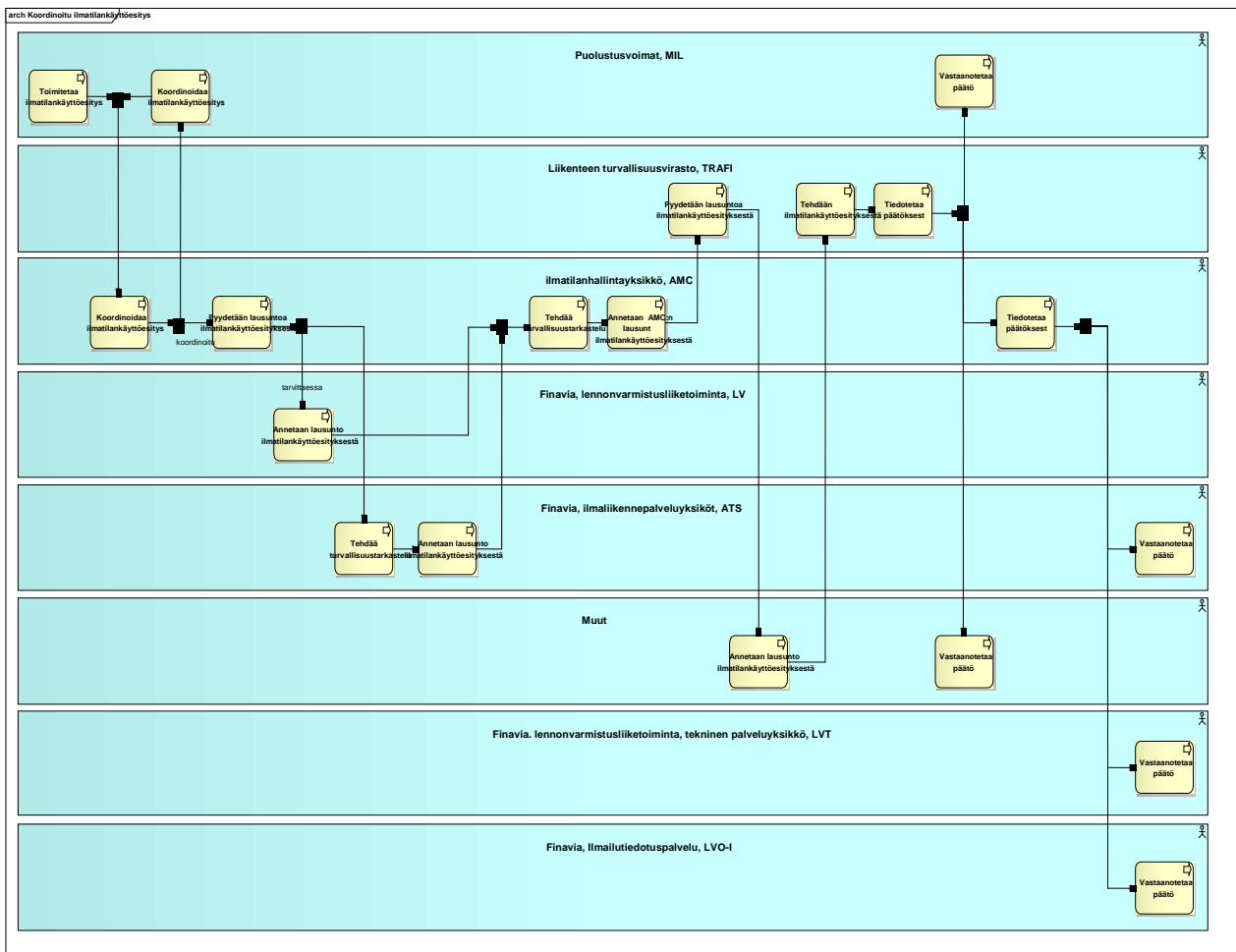


Kaavio 1

Ilmatilankäyttäjän tulee toimittaa esityksensä poikkeuksellisesta ilmatilan käytöstä TraFi:lle vähintään 10 viikkoa ennen suunniteltua toiminnan aloitusta (Esim. TEMPO D-alue). TraFi toimittaa ilmatilankäyttöä koskevat lausuntopyynnöt asianosaisille tahoille ja keskitetysti AMC:lle, joka arvioi ja tarkastaa toiminnan vaikutukset muuhun ilmaliikenteeseen ja muihin ilmatilava-rauksiin ja tarpeisiin.

AMC toimittaa joko 1) Puolustusvoimien kanssa koordinoitua lausunnon ja AIP Supplement esityksen, tai 2) Finavian oman lausunnon ja AIP Supplement esityksen (palveluntarjoajan lausunto, turvallisuustarkastelut, muu tarvittava materiaali) TraFi:lle päätöstä varten. TraFi tekee päätöksen ja toimittaa sen hakijalle sekä AMC:lle. AMC jakelee päätöksen niille ATS – yksiköille, joille päätöksellä on vaikutuksia, sekä Ilmailutiedotusyksikölle (AIS) julkaisua varten.

Koska AMC:n on yhdistetty siviili – ja sotilasyksikkö, mahdollistaa tämä Puolustusvoimien poikkeuksellisen ilmatilankäytön esityksen sisäisen koordinoinnin ennen esityksen jättämistä TraFi:lle alla kuvatun kaavion 2 mukaisesti.



Kaavio 2

7.1.5 Vaara – aluekäsitteily

Pysyville vaara – alueille, tai yllä luvussa 7.1.4. kuvatun prosessin mukaisesti perustetuille ti-lapäisille vaara – alueille, suunnitellusta toiminnasta tulee jättää ilmoitus AMC:lle viimeistään 14 vuorokautta ennen toiminnan aloitusta, ellei toiminnan harjoittajan kanssa ole muutoin so-vittu erillisellä yhteistyösopimuksella tai muulla TraFi:n hyväksymällä menettelyllä. AMC tarkis-

taa ilmoituksen tiedot ja laatii ilmoituksen perusteella NOTAM Proposal:in, jonka perusteella Ilmailutiedotusyksikkö julkaisee alueen aktivointiin liittyvän NOTAM – sähkeen viimeistään 7 vuorokautta ennen toiminnan aloitusta.

Tästä poikkeuksena ovat valmiustarkastuksissa suoritettavat ammunnat ja lyhytaikaiset merivoimien kalustoammunnat pysyvillä ilmailun vaara-alueilla merialueella, joista annetaan kirjallinen tai suullinen ammutailmoitus siten, että se on AMC:lla vähintään neljä (4) tuntia ennen ammunnan alkua.

7.2 Ilmatilankäytön esitaktinen suunnittelu

7.2.1 Yleistä

Esitaktisessa vaiheessa AMC suunnittelee ilmatilarakenteiden käyttöä ilmatilankäyttäjien ennakoilmoituksiin perustuen, ennalta määriteltyjen etuoikeusjärjestysten mukaisesti.

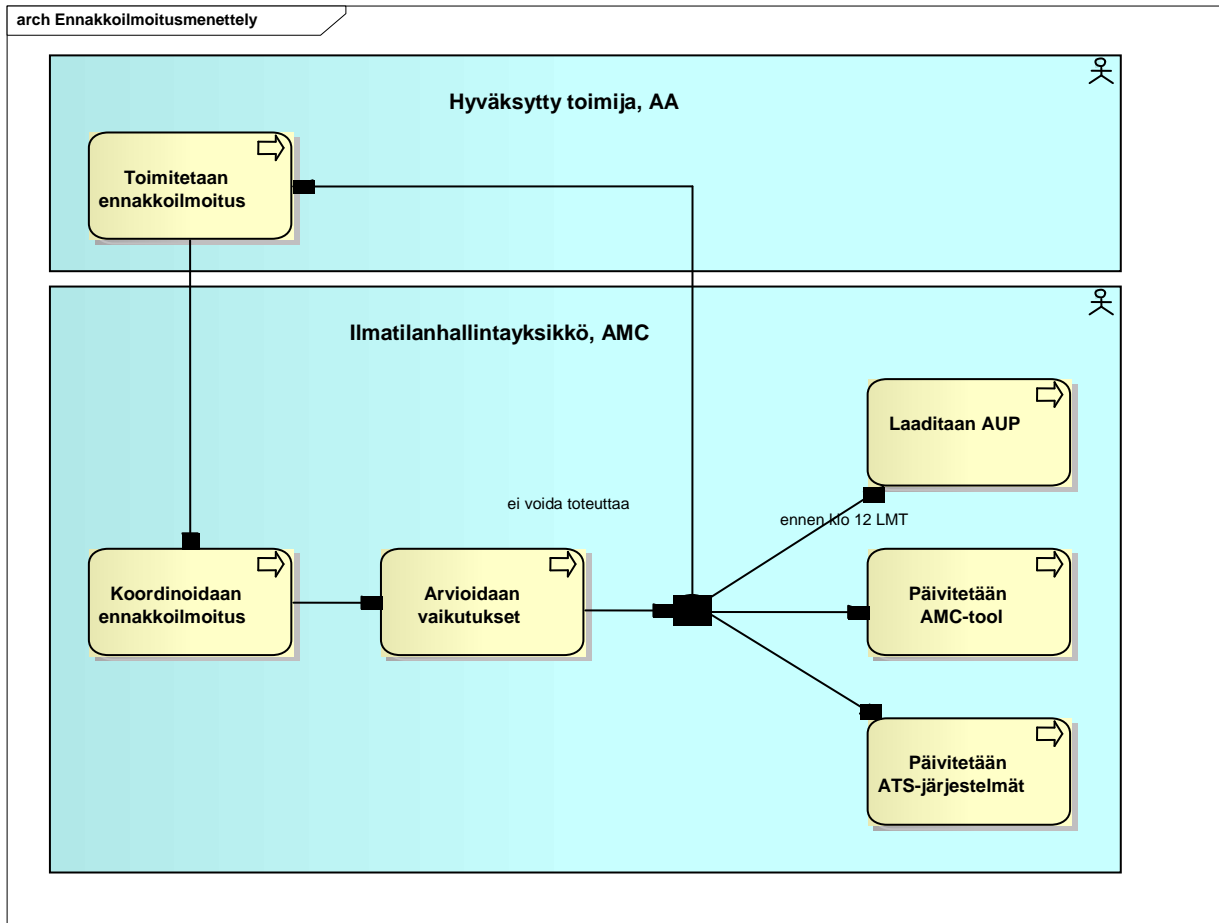
Ennakoilmoituksen perusteella laadittu ilmatilavaraussuunnitelma tulee aktivoida erikseen kohdan 8 menettelyjen mukaisesti.

7.2.2 TSA/TRA/G – ennakoilmoitukset – hyväksytyt toimijat (AA)

AMC-ennakoilmoituksia TSA- ja/ tai TRA-alueille sekä G-alueille voivat esittää hyväksytyt toimijat (AA). Liikenteen turvallisuusvirasto ja Sotilasilmailun viranomaisyksikkö määrittelevät erikseen ne vaatimukset, jotka hyväksytyin toimijan tulee täyttää. Siviilitoimijoiden hakemukset AA:n statuksen saamiseksi tulee lähettää Liikenteen turvallisuusvirastoon ja Puolustusvoimien hakemukset lähetetään Sotilasilmailun viranomaisyksikköön.

Kun AMC hyväksyy AA:n ennakoilmoituksen, myönnetään näille ennakoilmoituksen mukaisille TSA/TRA/G – alueille tämän asiakirjan liitteen 2 mukainen etuoikeus muihin ilmatilarakenteisiin nähden.

AMC – MIL käsittelee ja tarvittaessa koordinoi Puolustusvoimien yksiköiden välillä TSA/TRA/ – alueiden käyttöä koskevat AMC – ennakoilmoitukset. Operatiivinen AMC – yksikkö käsittelee ja koordinoi kaikki AMC – ennakoilmoitukset ja pyrkii yhteensovittamaan kaikkien ilmatilan käyttäjien tarpeet. Ennakoilmoitukset seuraavan päivän toiminnasta tulee toimittaa AMC – yksikölle FUA – konseptin mukaisesti ennen klo 1200 LMT. Ennakoilmoituksia otetaan vastaan myös klo 1200 LMT jälkeenkin, mutta tällöin niille ei voida taata etuoikeusasemaa muihin ilmatilarakenteisiin nähden.



7.2.3 TSA/TRA/G – ennakoilmoitukset – muut toimijat

Sellaiset ilmatilan käyttäjät, joilla ei ole AA – statusta eivät voi esittää TSA/TRA/G – ennakoilmoituksia.

7.2.4 G – alueet – ennakoilmoitukset valvottuun ilmatilaan

Purjelentoalueille suunnitellusta, valvottuun ilmatilaan ulottuvasta toiminnasta, tulee AA:n jättää ennakoilmoitus AMC:lle toimintaa edeltävänä päivänä klo 1200 LMT mennessä. AMC koordinoi suunnitellun purjelentotoiminnan vaikutukset muihin ilmatilarakenteisiin nähden ja ilmoittaa ennakoilmoituksen jättäneelle toimijalle mahdollisista muutoksista.

7.2.5 CDR – reittien käytettävyysspyynöt – hyväksytyt toimijat (AA)

Hyväksytyt toimijat voivat suunniteltuihin ilmaliikennevirtoihin perustuen esittää pyyntöjä tiettyjen CDR – reittien avaamiseksi. Tällaisia toimijoita voivat olla muun muassa kansallinen FMP – yksikkö ja Eurocontrolin CFMU – yksikkö. Mikäli tällainen toimija esittää pyynnön CDR – reitin avaamiseksi, AMC tarkastelee pyynnön vaikutukset suunniteltuun TSA/TRA – toimintaan ja pyrkii ratkaisemaan mahdolliset ristiriitaiset ilmatilan käyttöesitykset yhteistoiminnassa kaikkien vaikuttavien toimijoiden kesken.

7.2.6 Päällekkäiset TSA/TRA – varausaluepyynnöt

Ristiriitaisuudet / päällekkäisyydet sotilastoimielinten ilmatilavarausten kesken ratkaisee AMC - MIL edustaja.

7.2.7 CADF yhteistoiminta ja AUP / UUP

AMC toimii CFMU:n CADF- yksikön yhteyspisteenä. (ECAC Centralized Airspace Data Function)

AMC vastaa AUP – sähkeen laatimisesta ilmatilankäyttäjiltä saatujen TSA/TRA – ennakoilmoitusten ja CDR – reittipyynnöjen perusteella. AUP laaditaan ja viestitetään klo 1700 LMT mennessä.

AMC laatii tarvittaessa ensimmäisen UUP - sähkeen esitaktisella tasolla.

AUP ja UUP laaditaan CFMU/CADF CIAM – päätteellä.

AMC jakelee AUP/UUP – sähkeen ATS – yksiköille.

7.3 Julkaisut

7.3.1 AIP Supplement tiedotteella julkaistavat ilmatilarajoitukset

AMC laatii AIP Supplement esityksen käytettävästä ilmatilasta ja menettelyistä, kohdassa 7.1.4 kuvatun prosessin mukaisesti.

7.3.2 NOTAM – sähkeillä julkaistavat ennalta suunnittele mattomat ilmatilarajoitukset

Kiireellisissä tapauksissa ilmatilaa voidaan rajoittaa poikkeuksellisesti NOTAM-sähkeellä.

Päätöksen ilmatilan rajoittamisesta antaa TraFi. Aluelennonjohto voi myös rajoittaa tai kieltää ilmailua tarkoituksenmukaiseksi katsomallaan tavalla pelastus-, poliisi- tai sotilasviranomaisen taikka rajavartiolaitoksen tai tullin pyynnöstä Ilmailulain 8 § mukaisesti. Tällainen tilapäinen rajoitusalue voidaan kuitenkin perustaa enintään yhden vuorokauden ajaksi.

7.3.3 ATS – reittien käytettävyys

CDR2 – reittien käytettävyys julkaistaan päivittäin AUP/UUP:lla, jotka sisältävät myös tiedot sellaisista CDR1 – ja PERM – ATS – reiteistä, joiden käytettävyyttä on rajoitettu AIP Supplementilla ja NOTAM – sähkeellä. ATS-reittien avaamista ei tarvitse toteuttaa, mikäli avaaminen on alle 2h mittainen.

8 AMC TOIMINNOT TAKTISELLA TASOLLA

8.1 Yleistä

Ilmatilan varaaminen on luonteeltaan tilapäistä ja sitä sovelletaan vain rajoitettuna ajanjaksoina. Varaaminen perustuu tosiasialliseen käyttöön, ja ilmatila vapautetaan heti, kun varauksista edellyttänyt toiminta päättyy. Ilmatilan hallinnan tasolla 3 voidaan myöntää myös sellai-

sia ilmatilavarauksia, joita ei ole koordinoitu ennakkoon ilmatilan hallinnan tason 2 periaatteiden mukaisesti. Tällöin varaustoimintaan saattaa kuitenkin kohdistua rajoituksia joko alueen korkeuden, alueen sivurajojen, tai varauksen alkamis – ja päättymisaikojen suhteen. Muutokset ennakkoilmoitukseen tulee koordinoida viipymättä AMC:lle. Mikäli varsinaista varaussuunnitelmaa ei aktivoida 30 minuutin kuluessa suunnitelmassa ilmoitetusta aloitusajasta tai varaussuunnitelmaan asianmukaisesti tehdyn muutoksen mukaisesta aloitusajasta, katsotaan se peruutetuksi ja ilmatila vapautetaan muiden toimijoiden käyttöön.

8.2 Dynaaminen ilmatilanhallinta

Operatiivisen AMC toiminnan tavoitteena on dynaaminen ilmatilanhallinta. Dynaamisella ilmatilanhallinnalla tarkoitetaan AMC – työpisteen edellytyksiä toteuttaa säädöksiensä ja viranomaisten määrittelemiä ilmatilan tehokkaan käytön periaatteita CDM – prosessin mukaisesti, syrjimättä eri ilmatilan käyttäjiä. AMC pyrkii ennakoimaan ilmatilan tasapuolisen käytön toteutumisen liikenne-ennusteita ja päivitettyä ilmatilan hallinnan suunnitelmaa (UUP) seuraamalla. Tällöin AMC voi allokoida varaajan käyttöön myös sellaisia varausalueita ja ilmatilarakenteita joita ei ennakkoilmoituksella ole varattu, mikäli sillä saavutetaan suurempi kokonaishyöty huomioiden varaajan toiminta ja liikennevirtojen sujuvuus.

8.3 Operatiivinen AMC

Operatiivinen AMC ylläpitää ajantasaista ilmatilan hallinnan suunnitelmaa taktisella tasolla. Ilmatilan käyttäjät ilmoittavat AMC:lle kaikista tiedossa olevista muutoksista suunniteltuun toimintaan. Varattu ilmatila tulee vapauttaa AMC:n käyttöön välittömästi varaustarpeen päätyttyä.

8.3.1 Varauksen aktivoiminen

Varauksen aktivointipyyntö tulee esittää aikaisintaan 15 minuuttia ennen varaustarpeen alkua AMC:lle. Ilmaliikennepalveluntarjoajan tulee pyrkiä siihen, että kyseinen ilmatila voidaan luovuttaa varausta pyytävälle toimijalle viimeistään varauksen suunniteltuna aloitushetkenä.

Ilmatilan käyttövarauksen aktivoiminen edellyttää sitä, että AMC:lla on käytettävissään kaikki varaukseen liittyvät tiedot, ml. varaustoiminnan johtajan yhteystiedot.

Ilmatilan käyttövaraus aktivoidaan AMC:sta, joka varmistaa varaajan ilmoittamat tiedot ja koordinoi varauksen aktivoitumisen vaikuttavien ATS – yksiköiden kanssa. AMC ilmoittaa varauksesta pyytäneelle toimijalle varauksen voimaantulosta.

Mikäli ATS – yksikkö ei liikennetilanteesta johtuen pysty myöntämään varausta esitetyn mukaisena (tai varauspyyntöä ei ole tehty ilmatilan hallinnan tason 2 ennakkoilmoitusperiaatteiden mukaisesti), tulee AMC:n koordinoida mahdolliset ilmatilavarauksen rajoitukset ilmatilaa varaavan toimijan kanssa. Ilmatilan rajoituksia pyritään purkamaan liikennetilanteen niin sallissa.

8.3.2 Varauksen muuttaminen

AMC pyrkii lähtökohtaisesti toteuttamaan ilmatilan käyttäjien varaukset esitetyn suunnitelman, ilmatilan etuoikeusperiaatteiden ja sovittujen yhteistoimintamenettelyjen mukaisesti.

Sen mukaisesti mitä luvussa 8.2 on todettu dynaamisen ilmatilanhallinnan mekanismeista, AMC voi siviili – sotilaskoordinaation jälkeen tehdä muutoksia alkuperäiseen ilmatilavarauspyyntöön.

Mikäli varausalueella ei ole luvun 7 mukaisesti saatua etuoikeusasemaa muihin vaikuttaviin ilmatilarakenteisiin tai –käyttäjiin nähden, AMC voi liikennetilanteen niin edellyttäessä rajoittaa myönnettyä ilmatilavarausta, joko itsenäisesti tai palveluntarjoajan esityksestä. Muutokset aktiivisiin ilmatilavarauksiin astuvat voimaan välittömästi koordinaatiotoimenpiteiden jälkeen. AMC on velvollinen koordinoimaan muutokset kaikkien sellaisten tahojen kanssa joiden toimintaan ilmatilavarauksella on vaikutuksia.

Varausalueella tapahtuvaan toimintaan kuulumattoman lentoliikenteen turvaamiseksi ATS – yksikkö voi joissain tapauksissa ottaa suoraan yhteyttä ilmatilaa varanneeseen toimijaan ja rajoittaa toimintaa varausalueella. Tällainen rajoitus tulee ATS – yksikön toimesta välittää viipymättä AMC:lle muutosten koordinoimiseksi.

8.3.3 Ilmatilavarauksen peruminen

Ilmatilan käyttäjä peruu aktiivisen ilmatilavarauksen AMC:lta varaustarpeen päätyttyä. Varaus on peruttu välittömästi käyttäjältä saadun perumisilmoituksen jälkeen. AMC vastaa ilmatilan statuksen muutoksen tiedottamisesta vaikuttaville toimijoille asianmukaisia mekanismeja käyttäen. Mikäli lennolla oleva ilma-alus peruu ilmatilavarauksen ao. ATS – yksiköltä, koordinoi ATS – yksikkö tämän AMC:n kanssa.

8.4 Muutokset suunnitelman mukaiseen toimintaan

Sellaiset muutokset ilmatilan hallinnan tasolla 2 koordinoituun toimintaan, jotka eivät aiheuta lisärajoituksia harjoitustoimintaan kuulumattomalle liikenteelle, voidaan hyväksyä. Mikäli muutos kuitenkin aiheuttaa tällaisia vaikutuksia, harkitsee AMC tapauskohtaisesti niiden toteuttamiskelpoisuuden. Mikäli lennolla oleva ilma-alus esittää muutospyynnön aktiiviseen ilmatilavaraukseen ao. ATS-elimelle, tulee tämän koordinoida pyyntö AMC:n kanssa.

8.5 Päällekkäiset tai sivuavat ilmatilavaraukset

Päällekkäisten ja sivuavien ilmatilavarausten osalta luovutaan porrastusvelvollisuudesta. Puolustusvoimien toiminnan osalta toisiansa sivuavat tai päällekkäiset ilmatilavaraukset koordinoi ja tarvittaessa yhdistää AMC MIL – edustaja. Päällekkäisistä ja sivuavista ilmatilavaruksista tiedotetaan ilmatilan käyttäjiä.

8.6 Ilmatilavaraukset, ei ennakkoilmoitusta

Ilmatilankäyttäjät voivat esittää AMC:lle varauspyyntöjä AIP:ssa julkaistuille, kyseiseen toimintaan soveltuville varausalueille (TSA- ja TRA-alueet, purjelentoalueet, laskuvarjohyppyalueet) myös ilman luvun 7 mukaista ennakkoilmoitusmenettelyä. AMC koordinoi varauspyynnön ja arvioi varauspyynnön vaikutukset muihin ilmatilarakenteisiin ja liikennevirtoihin nähden.

9 ILMATILAN KÄYTÖN SEURANTA

9.1 Yleistä

Ilmatilan käytön seurannasta säädetään Euroopan Yhteisön tasolla. Tämä edellyttää mekanismeja ilmatilan rakenteita koskevien pyyntöjen seurantaan, sekä niiden tosiasialliseen käyttöön liittyvien tietojen arkistoinniseksi tutkimus- ja suunnittelutarkoituksia varten.

9.2 Tilastointi ja raportointi

Ilmatilan käyttöä tilastoidaan AMC:n toimesta päivittäisellä tasolla. Tilastot koostetaan säännöllisiksi ilmatilan käyttöä koskeviksi raporteiksi. AMC tuottaa raportit kuuden kuukauden välein ilmailuviranomaisille.

Säädökset edellyttävät valtion vuosittaista ilmatilan käyttöön liittyvää raportointia Euroopan Komissiolle. Suomen osalta raportoinnista vastaa Liikenne – ja viestintäministeriö.

10 ASM – ILMATILARAKENTEIDEN STRATEGINEN SUUNNITTELU

AMC osallistuu tarvittaessa ilmatilarakenteiden strategiseen suunnitteluun. ASM – ilmatilarakenteiden osalta suunnittelussa noudatetaan Eurocontrolin ”ASM Handbook” ja ”Airspace Planning Manual” mukaisia kriteerejä.

11 KÄSIKIRJAN PÄIVITTÄMINEN

ASM – toimintakäsikirja päivitetään tarvittaessa Liikenteen turvallisuusviraston ja Sotilasilmailun viranomaisyksikön yhteisellä päätöksellä.

Muutosesitykset tulee esittää Liikenteen turvallisuusvirastolle tai Sotilasilmailun viranomaisyksikölle. Muutostarpeet tarkastellaan vähintään kerran kalenterivuodessa.

LIITE 1. PUOLUSTUSVOIMIEN PÄIVITTÄISEN ILMATILANKÄYTÖN PERIAATTEET

LIITE 2. ETUOIKEUSJÄRJESTYS

LIITE 3. ASM-PROSESSIN TOIMIJOIDEN YHTEYSTIEDOT

Päätös ilmatilan hallintaa koskevan toimintakäsikirjan (ASM-toimintakäsikirja) hyväksymisestä

Päätös

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Sotilasilmailun viranomaisyksikkö hyväksyvät liitteenä olevan ilmatilan hallintaa koskevan toimintakäsikirjan (ASM-toimintakäsikirja).

ASM-toimintakäsikirjaa sovelletaan 25.8.2011 alkaen.

Perustelut

Liikenne- ja viestintäministeriön ja Puolustusministeriön 10.12.2010 allekirjoittaman ilmatilan hallinnan puitesopimuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ja Sotilasilmailun viranomaisyksikkö sopivat tarkemmin ilmatilan joustavan käytön periaatteiden toteuttamisesta ilmatilan hallintaa koskevassa toimintakäsikirjassa (ASM-toimintakäsikirja).

Liitteenä oleva ASM-toimintakäsikirja on valmisteltu Liikenteen turvallisuusviraston ja Sotilasilmailun viranomaisyksikön yhteistyönä. Valmistelussa on kuultu Finavia Oyj:a. ASM-toimintakäsikirjassa otetaan huomioon Euroopan unionin komission antaman ilmatilan joustavaa käyttöä koskevan täytäntöönpanoasetuksen (EY) 2150/2005 vaatimukset sekä Eurocontrolin tarkempi ohjeistus.

Helsingissä, 20.5.2011

Liikenteen turvallisuusvirasto

Sotilasilmailun viranomaisyksikkö



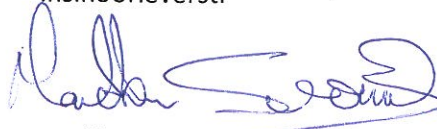
Kari Siekkinen
Apulaisjohtaja, johtajan p.o.



Paavo Heinonen
Sotilasilmailun viranomaisyksikön päällikkö,
insinöörieversti



Mika Saalasti
Lennonvarmistustarkastaja



Markku Suomela
Lentotoimintapäällikkö, majuri

PUOLUSTUSVOIMIEN PÄIVITTÄISEN ILMATILANKÄYTÖN PERIAATTEET

Tässä asiakirjassa määritellään Puolustusvoimien päivittäiseen ilmatilan käyttöön liittyvät vakioidut menettelyt, joita noudatetaan toistaiseksi.

1 TSA – JA TRA – ALUEET

Seuraavat TSA – ja TRA – alueet ovat päivittäiseen toimintaan käytettäviä alueita.

TSA -alue	Aluekokonaisuuden nimi
EF TSA 309, 310, 318, 319, 320, 323, 324	HAKA
EF TSA 425, 426, 603	KIURU
EF TSA 428, 429, 601, 611	KOLI
EF TSA 616, 701, 702, 703	RUKA
EF TSA 709, 710, 712, 713, 722, 723	SAVU
EF TSA 715, 720, 725	KAIRA
TRA - alue	Aluekokonaisuuden nimi
EF TRA 905, 907, 908, 909	PIPO
EF TRA 902, 903, 904	MERI

Näillä varausalueilla mahdollistetaan Puolustusvoimien lentotoiminnan kannalta tarvittavat korkeat ilmatilavaraukset päivittäin klo 13:00 LMT asti GATRI – ilmoittautumispaikan kautta linjattujen CDR 1 -luokan ehdollisten ATS – reittien käytettävyyttä rajoittamalla. Klo 13:00 LMT jälkeen AMC voi liikennevirtoihin tutustuttuaan määrätä päivittäisentoiminnan varausaluekokonaisuuksille maksimikorkeuden. Tämän tarkoituksena on yhteen sovittaa GATRI-liikenne ja Puolustusvoimien päivittäinen harjoitustoiminta, mutta samalla mahdollistetaan varausaluetoiminnalle edelleen priorisointi muuhun liikenteeseen nähden. Mikäli klo 13:00 LMT jälkeen on tarve määrätä varausaluekokonaisuuksille FL340 alempi maksimikorkeus, toteutetaan se vähimmän haitan periaatteella.

2 PÄIVITTÄINEN TOIMINTA JA CDR 1 – LUOKAN ATS – REITIT

ATS – reitti UP855 toimii ensisijaisena yhteytenä Pohjois – Atlantin alueen ja Helsinki – Vantaan sekä Pietarin välillä. Päivittäisessä toiminnassa tätä ATS – reittiä käyttävä EFIN FIR/UIR läpi suuntautuva ylilentävä liikenne, sekä TOGMI – rajanylityspisteen kautta DEST EFHK suuntautuva liikenne saa operoida lentosuunnitelmansa mukaisesti ja vaikuttaville TRA – alueille saattaa aiheutua rajoituksia.

3 Päivittäinen toiminta ja pysyvät ATS-reitit

Pysyvillä ATS – ja CDR1-luokan reiteillä (pl. GATRI:n kautta linjatut CDR1-luokan ATS-reitit kohdan 1 mukaan) on prioriteetti päivittäisen toiminnan aluekokonaisuuksiin nähden.

4 Päivittäinen toiminta ja DCT-reitit

DCT – reiteillä operoiva ylilentävä liikenne koordinoidaan ao. ACC – sektorin, AMC:n sekä toimintaa johtavan sotilastoimielimen välillä ja tarvittaessa liikenne uudelleen reititetään tai vektoroidaan ACC:n toimesta siten että se ei aiheuta rajoituksia Puolustusvoimien lentotoiminnalle.

5 Vaara alue EF D52 - ÖRÖ

Vaara – alue EF D52 voidaan AIP ENR 5.1 mukaisesti varata ja aktivoida GND - UNL. Kyseisen vaara – alueen käyttö vaikuttaa ATS – reitteihin L/UL77 ja M/UM851 ja näiden reittien käytettävyyttä voidaan rajoittaa korkeussuunnassa, riittävät suojavyöhykkeet huomioiden. Reittien käytön rajoitukset ilmoitetaan NOTAM:lla.

ETUOIKEUSJÄRJESTYS

Etuoikeusjärjestys perustuu FUA – konseptin mukaan esitaktisella tasolla suoritettuihin ennakoilmoitusmenettelytoimenpiteisiin. Ennakoilmoituksia voivat jättää AMC:lle hyväksytyt toimijat (AA). Ilmatilaa voidaan varata myös taktisella tasolla ilman ennakoilmoituksia mutta tällöin varausalueella ei ole etuoikeutta muuhun liikenteeseen nähden.

Seuraavaa etuoikeusjärjestystä noudatetaan eri ilmatilarakenteiden välillä:

1 TSA – TMA

TMA:lla on lähtökohtaisesti etuoikeus TSA – alueisiin nähden esitaktisella tasolla. Taktisella tasolla TMA – rakenteita voidaan hyödyntää FUA – konseptin toteuttamiseen liikennetilanteesta ja ilmatilan hallinnan kuvasta riippuen. Muulla harjoitusalueella tapahtuvaan toimintaan osallistumattomalla liikenteellä on tällöin kuitenkin etuoikeus tähän ATS – ilmatilaan ja kyseisellä ATS – yksiköllä on oikeus perua ilmatilan delegointi AMC:lle. TSA – alueille voidaan myöntää etuoikeus TMA – rakenteisiin nähden strategisen tason suunnittelu – ja neuvotteluprosessin kautta.

2 TSA – FIZ

Lentopaikkojen lentotiedotusvyöhykkeitä (FIZ, ilmatilaluokka G+) voidaan käyttää päivittäisessä harjoitustoiminnassa, mikäli vastaava ATS-yksikkö luovuttaa ks. ilmatilan harjoituskäyttöön.

3 TSA – P-ALUE

P – alueella on etuoikeus TSA – alueeseen nähden.

4 TSA – G-ALUE

TSA:lla on etuoikeus, mikäli varaus on tehty ennakkovarausmenettelyn mukaisesti. Mikäli G – alue varaus on tehty hyväksytyyn AA:n toimesta ja ennakkovarausmenettelyn mukaisesti, koordinoidaan varaukset AMC:n toimesta minimoiden varaajaosapuolien haitat toimintaan nähden.

5 TSA – MUUT ILMATILAVARAUKSET

TSA:lla on etuoikeus, mikäli varaus on tehty ennakkovarausmenettelyn mukaisesti.

6 TSA LUOKKA 1 – ATS – REITIT

TSA Luokka 1:n mukaisilla alueilla on etuoikeus CDR2 – reitteihin nähden, mikäli varaus on tehty esitaktisella tasolla ennakkomenettelyn mukaisesti. TSA Luokan 1 alueet on tarkoitettu päivittäiseen käyttöön.

CDR1-reittien sulkemisessa päivittäisen ilmatilankäytön periaatteissa noudatetaan liitettä 1.

7 TSA LUOKKA 2 – ATS – REITIT

TSA Luokka 2:n mukaisilla alueilla on etuoikeus CDR1 – reitteihin nähden, mikäli varaus on tehty strategisen tason suunnittelu – ja neuvotteluprosessin kautta. CDR1 –luokan reitit suljetaan TraFi:n päätöksellä.

8 TSA LUOKKA 3 – ATS – REITIT

TSA Luokka 3:n mukaisilla alueilla on etuoikeus pysyviin (PERM) ATS – reitteihin nähden, mikäli varaus on tehty strategisen tason suunnittelu – ja neuvotteluprosessin kautta. PERM – luokan reitit suljetaan TraFi:n päätöksellä.

9 MILCTA PRIORITEETTI

Ilmavoimille myönnetään etuoikeus EFTP ja EFRO yläpuoliseen MILCTA:n muotoiseen ilmatilaan, mikäli toiminnasta on ilmoitettu toimintaa edellisenä päivänä klo 1200 LMT mennessä. Tällöin seuraavat CDR 2-luokan ATS-reitit suljetaan ja ilmatila priorisoidaan Ilmavoimille:

- T/UT95 välillä AMEDU - PIVOR
- T/UT95 välillä OGVOR - UXUKU
- T/UT97 välillä OKLOR - OLAXU

10 MIL CTA:LLE ULOTTUVAT G-ALUEET

MIL CTA:n alapuolella sijaitsevalta lentopaikalta tapahtuvalle purjelentotoiminnalle voidaan myöntää etuoikeus varauspyynnön noudattaessa esitaktista ennakkovarausmenettelyä. AMC koordinoi ilmatilavaraukset Puolustusvoimien lentotoiminnan suhteen ja pyrkii minimoimaan varaajaosapuolten haitat. Toimintapäivänä tehtyjen varauspyyntöjen osalta etuoikeus määräytyy sen mukaan kuka on tehnyt ilmatilan varauspyynnön ensimmäisenä.

11 D-ALUEET JA MUU ILMALIIKENNE

Pysyvillä D-alueilla on etuoikeus muuhun liikenteeseen nähden silloin kun toiminta alueella on ilmoitettu esitaktisen ennakoilmoitusprosessin mukaisesti ja alueet ovat aktiivisia. AMC voi rajoittaa tai keskeyttää alueella tapahtuvan vaarallisen toiminnan, mikäli se on välttämätöntä muun ilmaliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Eriyistapauksissa AMC voi myös harkintansa mukaan keskeyttää D-alueen toiminnan myös liikenteellisistä syistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto / Ilmailu

PL 320
00101 Helsinki
Puhelin (vaihde): 020 618 500

kirjaamo@trafi.fi

Sotilasilmailun viranomaisyksikkö

PL 30
41161 Tikkakoski
Puhelin (vaihde): 0299 800

kirjaamo.svy@mil.fi

Finavia AMC-yksikkö

PL 714
33101 Tampere
Puhelin: 020 708 5111

amc@finavia.fi