

Ilmatilan käytön muutostarpeet



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä, Mikael Nyberg (pj), Anna-Leena Suppola (sihteeri)		Julkaisun laji Raportti	
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä 7.3.2008	
Julkaisun nimi Ilmatilan käytön muutostarpeet			
Tiivistelmä Liikenne- ja viestintäministeriö asetti päätöksellään 7.3.2008 työryhmän selvittämään ilmatilan käyttöön liittyviä muutostarpeita ja laatimaan ilmatilan käyttöä koskevan muutosesityksen. Työryhmän tehtävänä oli laatia ilmatilan käyttöä koskeva muutosesitys, jossa ilmatilan käyttäjien tarpeet otetaan tasapuolisesti huomioon. Asettamispäätöksen taustalla oli se, että nykytilanteessa rajanylityspiste GATRI:lta linjatut siviili-ilmailureitit rajoittavat Ilmavoimien toimintaedellytyksiä ilmatilan käytön osalta. Muutosjärjestelyillä ilmatilan käytön hallintaa voidaan tehostaa, mikä mahdollistaa ilmatilan käyttäjien toimintaedellytysten turvaamisen ja tarpeiden tasapuolisen huomioon ottamisen. Työryhmä esittää toimeksiantonsa mukaisesti erinäisiä toimenpiteitä, jotka liittyvät AMC-toiminnan (Airspace Management Cell, ilmatilan hallintayksikkö) tehostamiseen ilmatilankäytön joustavien työmenetelmien kautta, AMC-toiminnan seurantamekanismeihin, TSA-alueiden (Temporary Segregated Area, tilapäinen erillisvarausalue) muutosten tarkastamiseen sekä AMC-toiminnallisuuden simuloimiseen. Lisäksi työryhmä esittää GATRI-ilmoittautumispisteeltä lähtevien reittien statuksen muuttamista CDR 1:ksi (CDR I -luokan ehdollisella reitillä tarkoitetaan pysyvästi lennon suunnitteluun tarkoitettuja ehdollisia reittejä) ja ilmatilankäytön yhteensovittamisen periaatteiden määrittelemistä, ilmatilahallinnan strategiasta sopimista, reittien uudelleen linjausta pitkällä tähtäimellä sekä ilmatilahallinnan monitasoisten sopimusten yhtenäistämistä ja selkiyttämistä.			
Avainsanat (asiasanat) ilmatilan käyttö, siviili-ilmailun ja sotilasilmailun yhteensovittaminen			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Mikael Nyberg			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 56/2008		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-201-663-8 (painotuote) 978-952-201-664-5 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote) 26	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Arbetsgrupp tillsatt av Kommunikationsministeriet, Mikael Nyberg (ordförande), Anna-Leena Suppola (sekreterare)		Typ av publikation Rapport	
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet 7.3.2008	
Publikation Ändringsbehov som anknyter till användningen av luftrummet			
Referat <p>Kommunikationsministeriet tillsatte genom sitt beslut av den 7 mars 2008 en arbetsgrupp som ska reda ut ändringsbehov som anknyter till användningen av luftrummet och utarbeta ett ändringsförslag om användningen av luftrummet. Arbetsgruppens uppgift var att utarbeta ett ändringsförslag om användningen av luftrummet. I förslaget ska behoven som användarna av luftrummet har beaktas jämlikt. Bakgrunden i tillsättandebeslutet var att det nuvarande läget där utgångspunkten för de civila luftfartsrutterna från gränsöverskridningspunkt GATRI begränsar Flygvapnets verksamhetsförutsättningar i fråga om användningen av luftrummet. Med ändrade arrangemang kan förvaltningen av användningen av luftrummet effektiveras vilket gör det möjligt att verksamhetsförutsättningarna för användarna av luftrummet tryggas och behoven beaktas jämlikt.</p> <p>I enlighet med sitt uppdragsgivande föreslår arbetsgruppen åtgärder med anknytning till effektivisering av AMC-verksamheten med hjälp av flexibla arbetsmetoder i användningen av luftrummet, uppföljningsmekanismer för AMC-verksamheten, granskning de behövliga ändringarna i TSA-områden, simulering en ny AMC-verksamhet, ändring statusen för rutter som avgår från anmälningsspunkt GATRI till CDR 1 och bestämning principerna för samordningen av användningen av luftrummet, avtalande en strategi för förvaltningen av luftrummet, omdirigering av rutter på lång sikt, förenhetligande och förtydligande av olika nivåer om förvaltningen av luftrummet.</p>			
Nyckelord användningen av luftrummet, samordning av den civila och militära luftfarten			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Mikael Nyberg.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 56/2008		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-663-8 (trycksak) 978-952-201-664-5 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 26	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working group appointed by the Ministry of Transport and Communications, Mikael Nyberg (chairman), Anna-Leena Suppola (secretary)		Type of publication Report	
		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed 7.3.2008	
Name of the publication Needed changes concerning the use of airspace			
Abstract <p>By decision of 7 March 2008 the Ministry of Transport and Communications appointed a working group to examine whether any changes were required concerning the use of airspace. The task of the working group was to draw up an amendment proposal that is balanced across all airspace users. A reason that led to the appointment of the working group was that civil aviation routes laid out from the border-crossing point GATRI limit the Finnish Air Forces' operating conditions in terms of airspace use. New arrangements are expected to enhance airspace management, which will ensure favourable operating conditions for airspace users and equal treatment of their needs.</p> <p>The working group proposes measures related to more efficient AMC through flexible working methods in airspace management, monitoring mechanisms in AMC, checking necessary amendments to TSA areas, simulation of the new AMC function, changing the status of routes departing from GATRI reporting point into CDR 1 and specification of the principles of coordinating airspace usage, drawing up an airspace management strategy, checking re-routings with a long-term view as well as harmonising and clarifying multi-level agreements in airspace management.</p>			
Keywords the use of airspace, coordination of civil and military usage			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Mr Mikael Nyberg			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 56/2008		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-663-8 (printed version) 978-952-201-664-5 (electronic version)
Pages, total (printed version) 26	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

LIIKENNE JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti päätöksellään 7.3.2008 työryhmän selvittämään ilmatilan käyttöön liittyviä muutostarpeita ja laatimaan ilmatilan käyttöä koskevan muutosesityksen. Työryhmän tehtävänä oli laatia ilmatilan käyttöä koskeva muutosesitys, jossa ilmatilan käyttäjien tarpeet otetaan tasapuolisesti huomioon. Asettamispäätöksen taustalla oli se, että nykytilanteessa rajanylityspiste GATRI:lta linjatut siviili-ilmailureitit rajoittavat Ilmavoimien toimintaedellytyksiä ilmatilan käytön osalta. Muutosjärjestelyillä ilmatilan käytön hallintaa voidaan tehostaa, mikä mahdollistaa ilmatilan käyttäjien toimintaedellytysten turvaamisen ja tarpeiden tasapuolisen huomioon ottamisen.

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut hallitusneuvos Mikael Nyberg liikenne- ja viestintäministeriöstä ja jäseninä ovat toimineet majuri Tuomo Repo puolustusministeriöstä, ylitarkastaja Anna-Leena Suppola liikenne- ja viestintäministeriöstä, suunnittelupäällikkö Christer Björkman Finaviasta ja majuri Kimmo Hyvärinen Ilmavoimien esikunnasta. Työryhmän sihteeriksi kutsuttiin ATS-suunnittelija Tuulia Honkanen Finaviasta. Työryhmä kokoontui 5 kertaa.

Työryhmässä kuultiin lisäksi lennonvarmistustarkastaja Antti-Pekka Pärssistä Ilmailuhallinnosta, lakimies Suvi Järvelää Ilmailuhallinnosta ja IATA:n edustajaa Heikki Viitalaa.

Työryhmä esittää toimeksiantonsa mukaisesti seuraavaa:

1. AMC-toiminnan tehostaminen ilmatilankäytön joustavien työmenetelmien kautta
 - ASM-asioiden käsittelyprosessin uudistaminen yhteistyössä Ilmailuhallinnon kanssa 30.11.2008 mennessä
 - hallinnollinen AMC organisoidaan uudelleen
 - Finavian palvelunantajana perustaa toiminnallisen AMC-työpisteen
 - Ilmavoimat resursoi toimivaltaisen edustajansa AMC-toimintaan erillisen aikataulun mukaisesti
 - AMC:n toiminnalliset periaatteet vahvistetaan Ilmailuhallinnon toimesta
2. AMC-toiminnan seurantamekanismit
 - Finavia palvelunantajana seuraa toimintaa jatkuvasti
 - ilmatilankäyttäjien ja palvelunantajan välille laaditaan raportointi-, yhteistyö- ja neuvottelumekanismit
3. Muuta
 - Ilmavoimat tarkastaa tarvittavat TSA-alueiden muutokset 20.11.2008 Airac-päivitykseen
 - Finavia ja Ilmavoimat simuloivat uuden AMC-toiminnallisuuden 09/2008 mennessä
 - GATRI-ilmoittautumispisteeltä lähtevien reittien status muutetaan CDR 1:ksi ja ilmatilankäytön yhteensovittamisen periaatteet määritellään Finavian, Ilmailuhallinnon ja Ilmavoimien välisissä neuvotteluissa (vaihe 2) 11/08 mennessä
 - liikenne- ja viestintäministeriö ja puolustusministeriö sopivat vuoden 2008 loppuun mennessä ilmatilanhallinnan strategiasta sisältäen sotilas- ja siviili-ilmailun yhteensovittamisen
 - reittien uudelleen linjaukset tarkastetaan pitkällä tähtäimellä
 - ilmatilanhallinnan strategia ja FUA-menettelyt julkaistaan vuoden 2008 loppuun mennessä
 - ilmatilanhallinnan monitasoisia sopimuksia tulee yhtenäistää ja selkiyttää 11/08 mennessä
 - ATS-reittien aukeamisella on merkittäviä taloudellisia ja ympäristön kuormitusta vähentäviä tekijöitä
 - liikennevirrat uusilla ATS-reiteillä saattavat aiheuttaa kustannusvaikutuksia Ilmavoimien lentotoiminnan osalta

Saatuun työnsä päätökseen työryhmä luovuttaa esityksensä kunnioittavasti liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 15. päivänä toukokuuta 2008

Mikael Nyberg

Tuomo Repo

Anna-Leena Suppola

Christer Björkman

Kimmo Hyvärinen

SISÄLLYSLUETTELO

LYHENNELUETTELO.....	3
1. JOHDANTO.....	5
2. LAINSÄÄDÄNTÖ JA KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ.....	5
2.1 KANSAINVÄLISEN SIVIILI-ILMAILUN YLEISSOPIMUS	5
2.1.1 ICAO:n suunnittelufoorumit.....	5
2.2 BILATERAALITASON NEUVOTTELUT.....	5
2.3 EU – LAINSÄÄDÄNTÖ.....	6
2.3.1 Eurocontrolin ”Community specification” ja käsikirja ilmatilan joustavan käytön periaatteista.....	6
2.4 KANSALLINEN LAINSÄÄDÄNTÖ.....	7
3. ESITYKSEN PERUSTELUT	7
3.1 NYKYISEN REITTIVERKOSTON TAUSTAA	7
3.2 ILMATILAN KÄYTTÄJIEN KANNANOTOT	8
3.2.1 IATA	8
3.2.2 Sotilaslentotoiminta.....	8
3.3 GATRI – KYSYMYKSEN ARVIOINTIA	9
3.3.1 GATRI – reittien avaamisen vaikutus.....	9
3.3.2 ATS – reittien linjaaminen ja reittiverkoston suunnittelun perusteita.....	9
3.3.3 Reittien luokituksen muuttaminen	10
5.2 FUA – MENETTELYT	10
5.2.4 Ilmatilanhallinnan tasot 2 ja 3	11
5.2.6 Ilmatilanhallinnan läpinäkyvyys	11
4 TYÖRYHMÄN RATKAISUESITYS	11
4.1 AMC – TOIMINTA	11
4.1.1 AMC – toiminnan tehostaminen	11
4.1.2 AMC – toiminnan työmenetelmät.....	12
4.1.3 Ilmatilankäytön hallinta	12
4.1.4 AMC-toiminnan seurantamekanismit.....	12
4.2 ILMATILARAKENNE JA ILMATILAN HALLINNAN MEKANISMIT	12
4.2.1 Ilmatilamuutokset.....	12
4.2.2 Aikataulu	13

LYHENNELUETTELO

AIP	Aeronautical Information Publication, ilmailukäsikirja
AIRAC	Aeronautical information regulation and control, ilmailutietojen säätely ja valvonta
AIS	Aeronautical Information Service, ilmailutiedotuspalvelu
AMC	Airspace Management Cell, ilmatilan hallintayksikkö
ASM	Airspace Management, ilmatilan hallinta
ATS	Air traffic services, ilmaliikennepalvelu
AUP	Airspace Use Plan, ilmatilan käyttösuunnitelma
CDR	Conditional Route, ehdollinen reitti <ul style="list-style-type: none"> – CDR I luokan ehdollisella reitillä tarkoitetaan pysyvästi lennon suunnitteluun tarkoitettuja ehdollisia reittejä. – CDR II luokan ehdollisella reitillä tarkoitetaan reittiä, joka ei ole pysyvästi käytettävissä lennon suunnitteluun.
EANPG	European Air Navigation Planning Group, ICAO:n neuvoston alla toimiva suunnittelufoorumi
EFIN	Europe Finland, Suomen lentotiedotusalue
EUR ANP	European Air Navigation Plan
EUROCONTROL	European Organization for the safety of air navigation, Euroopan lennonvarmistusjärjestö
FUA	Flexible Use of Airspace, ilmatilan joustava käyttö
GATRI	Pakollinen ilmoittautumispiste / rajanylityspiste Suomen ja Venäjän (Petrozavodsk) lentotiedotusalueen rajalla
HIGH LEVEL AIRSPACE POLICY BODY	Ilmatilapolitiikan korkean tason työryhmä
IATA	International Air Transport Association, Kansainvälinen ilmakuljetusliitto
ICAO	International Civil Aviation Organisation, Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö
LMT	
MIL CTA	Military control area, sotilaslennonjohtoalue
NOTAM	
PERM	Permanent, Pysyvä
	Kansainvälisellä pysyvällä ylilentoreitillä tarkoitetaan ylilmatilaan perustettua pysyvää ATS-reittiä. Kansainvälisiä pysyviä ylilentoreittejä ei lähtökohtaisesti suljeta. Ilmavoimien yksikön, ao. aluelennonjohdon ja AMC:n kesken sovittaessa ilmatilaa, jota halkovat kansainväliset ylilentoreitit, voidaan käyttää lentotoimintaharjoituksiin. Menetelmistä sovitaan ao. harjoituksen YT-sopimuksessa.
RDGE	Route Development Group , ICAO:n EANPG:n alla toimiva reittisuunnittelufoorumi (entinen TARTAR)
RNDSG	Route Network Development Sub-Group, Eurocontrol:n reittisuunnittelufoorumi

RVSM	Reduced vertical separation minimum, pienennetty ilma-alusten lennonjohdollinen korkeusporrastusminimi (300m) lentopintojen FL 290 ja FL 410 välillä yläilmatilassa
SSR	
TARTAR	ICAO:n EANPG:n alla toimiva reittisuunnittelufoorumi (nykyisin RDGE)
TSA	Temporary Segregated Area, tilapäinen erillisvarausalue

1. Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti päätöksellään 7.3.2008 työryhmän selvittämään ilmatilan käyttöön liittyviä muutostarpeita sekä laatimaan ilmatilan käyttöä koskevan muutosesityksen, jossa ilmatilan käyttäjien tarpeet otetaan tasapuolisesti huomioon. Esitys tuli laatia siten, että uudet ilmatilajärjestelyt voidaan esittää Finavian AIS-julkaisuyksikölle 15.5.2008 mennessä. Muutoksien on tarkoitus tulla voimaan marraskuussa 2008. Asettamispäätöksen taustalla on se, että nykytilanteessa rajanylityspiste GATRI:lta linjatut siviili-ilmailureitit rajoittavat Ilmavoimien toimintaedellytyksiä ilmatilan käytön osalta. Muutosjärjestelyillä ilmatilan käytön hallintaa voidaan tehostaa, mikä mahdollistaa ilmatilan käyttäjien toimintaedellytysten turvaamisen ja tarpeiden tasapuolisen huomioon ottamisen.

2. Lainsäädäntö ja kansainvälinen yhteistyö

2.1 Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimus

Suomi on maaliskuussa 1949 liittynyt Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettuun Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimukseen, jolla on perustettu Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO. Yleissopimuksen 44 artiklan mukaan järjestön päämääränä ja tarkoituksena on kehittää kansainvälisen ilmailun periaatteita ja tekniikkaa sekä edistää kansainvälisen ilmakuljetuksen suunnittelua ja kehittämistä. Päämääränä on edistää siviili-ilmailun tarpeita muun muassa kehittämällä lentoreittejä sekä tyydyttämällä turvallisen, säännöllisen, tehokkaan ja taloudellisen ilmakuljetuksen tarve.

Kaikki maailman valtiot, joissa on lentotoimintaa, ovat liittyneet Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimukseen ja ICAO:on. ICAO:n puitteissa laaditaan kansainvälisen reittilentoliikenteen edellyttämien väylien (ATS-reittien) linjaukset. Globaalien ilmaliikennevirtojen ohjaus on erittäin pitkäjänteistä, jatkuvaa toimintaa. Kullakin maanosalla on oma toimielimensä näiden asioiden valmistelua varten.

2.1.1 ICAO:n suunnittelufoorumit

European Air Navigation Planning Group (EANPG) on ICAO:n neuvoston alla toimiva suunnittelufoorumi. EANPG:n toimesta ylläpidetään Euroopan alueen EUR ANP (European Air Navigation Plan)-kehityssuunnitelmaa. Näiden suunnitelmien laadinta toteutetaan EANPG:n alla olevissa suunnittelutyöryhmissä. Lentoreittien suunnittelutyö toteutetaan ICAO:n RDGE-foorumissa (ent.TARTAR). RDGE-kokouksen pääasiallinen tarkoitus on toimia reittisuunnittelun yhteistyöelimenä Venäjän ja Euroopan maiden välillä.

2.2 Bilateraalitason neuvottelut

Kansainvälisten reittien edellytyksenä on bilateraalitason yhteisymmärrys naapurivaltioiden kanssa reittien rajanylityskohdista. Käytännössä tämän yhteisymmärryksen saaminen vie vuosia. Erityisen vaikeita ovat olleet neuvottelut Venäjän kanssa.

2.3 EU – lainsäädäntö

Euroopan unionin tasolla yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta on säädetty neljässä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa sekä niiden nojalla annetuissa täytäntöönpanoasetuksissa. Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan aloitteen tarkoituksena on parantaa yleisen ilmaliikenteen nykyisiä turvallisuusstandardeja ja yleistä tehokkuutta Euroopassa, optimoida kapasiteetin käyttö kaikkien ilmatilan käyttäjien vaatimukset huomioon ottaen sekä vähentää mahdollisimman paljon myöhästymisiä. Asetukset määrittävät puitteet mm. ilmatilan organisoinnille ja käytölle sekä lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiselle yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan luomiseksi. Asetukset edellyttävät lisäksi palvelunantajan ja viranomaistoimintojen eriyttämistä, joka on Suomessa toteutettu vuoden 2006 alusta alkaen.

Ilmatilan joustavaa käyttöä koskevassa täytäntöönpanoasetuksessa (EY) 2150/2005 (jäljempänä ”FUA-asetus”) vahvistetaan puolestaan säännöt jäsenvaltioiden vastuulla olevassa ilmatilassa toimivien ilmaliikenteen hallinnasta vastaavien siviili- ja sotilasyksiköiden välisen paremman yhteistyön varmistamiseksi. FUA-asetuksen mukaan siviili- ja sotilasviranomaisten toiminnan yhteensovittaminen on järjestettävä ilmatilan hallinnan strategisella, esitaktisella ja taktisella tasolla sopimuksin ja menettelyin. Tällä pyritään parantamaan turvallisuutta ja ilmatilakapasiteettia ja lisäämään ilma-alusten toiminnan tehokkuutta ja joustavuutta. Strategisella tasolla (jäljempänä ”ilmatilanhallinnan taso 1”) jäsenvaltioiden on asetuksen mukaan muun muassa määritettävä tilapäiset ilmatilan rakenteet ja menettelyt erilaisten vaihtoehtojen tarjoamiseksi reittien ja ilmatilan varaamisen osalta. Edelleen jäsenvaltioiden on arvioitava kansalliset ilmatilan rakenteet ja reittiverkko joustavien ilmatilan rakenteiden ja menettelyjen suunnittelemiseksi. Esitaktisella tasolla (jäljempänä ”ilmatilanhallinnan taso 2”) jäsenvaltioiden on muun muassa perustettava AMC antamaan ilmatilaa käyttöön. Taktinen taso (jäljempänä ”ilmatilanhallinnan taso 3”) koskee ilmatilan päivittäistä reaaliaikaista käyttöä.

Sotilaalliset operaatiot ja sotilaskoulutus eivät kuulu yhteisön toimivaltaan, eivätkä yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta annetut asetukset vaikuta jäsenvaltioiden omaa ilmatilaa koskevaan suvereniteettiin eivätkä jäsenvaltioiden puolustuskysymyksiin. Vaikka EU-lainsäädännön velvoitteet koskevat vain siviili-ilmailun järjestämistä, vaikuttavat asetukset myös sotilasilmailun ilmatilan käyttöön johtuen ilmatilan rakenteesta. Jäsenvaltiot arvioivat kansallisella tasolla siviili- ja sotilasilmailun tarpeet ilmatilan käytöstä päätettäessä. Tätä silmällä pitäen asetukset edellyttävät siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamista kansallisella tasolla.

Yhteenvedona voi todeta, että yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva EY-lainsäädäntö määrittää puitteet eurooppalaisen ilmatilan käytölle ja organisoinnille sekä siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamiselle. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä annetun asetuksen johdanto-osan mukaan ilmatila on kaikkien käyttäjäryhmien yhteinen resurssi, jota kaikkien käyttäjien on käytettävä joustavasti siten, että taataan oikeudenmukaisuus ja avoimuus sekä otetaan samalla huomioon jäsenvaltioiden turvallisuus- ja puolustustarpeet ja jäsenvaltioiden kansainvälisissä järjestöissä tekemät sitoumukset.

2.3.1 Eurocontrolin ”Community specification” ja käsikirja ilmatilan joustavan käytön periaatteista

Euroopan Lennonvarmistusjärjestö Eurocontrol on laatinut FUA- asetuksen soveltamisesta luonnoksen ”Community specification”, joka ohjeistaa jäsenvaltioita FUA-asetuksen vaatimusten toteuttamiseksi. Tämän lisäksi ilmatilan joustavan käytön periaatteista on julkaistu erillinen Eurocontrol:n laatima käsikirja.

2.4 Kansallinen lainsäädäntö

Ilmailulain 116 §:ssä säädetään, että puolustusministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö sopivat, miten lennonvarmistuspalvelujen tarjonnassa otetaan huomioon sotilas- ja siviili-ilmailun tarpeet. Ilmailulain 113 §:n mukaan Ilmailuhallinto vahvistaa ilmaliikennepalvelujen tarjoajan esityksestä pykälässä lueteltavat ilmatilan jäsentämistä koskevat asiat. Ilmailuhallinnon on kuultava sotilasilmailuviranomaista silloin, kun 113 §:ssä tarkoitetuilla päätöksillä on vaikutusta sotilasilmailuun.

3. Esityksen perustelut

3.1 Nykyisen reittiverkoston taustaa

Nykyinen Suomen kansainvälinen ATS-reittirakenne on suunniteltu ja julkaistu yhteistoiminnassa naapurivaltioiden Norjan, Ruotsin, Venäjän ja Viron siviili-ilmailun viranomaisten/edustajien kanssa. Reittirakenteen suunnittelu vaatii vuosien työn. Reitit on vahvistettu Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n toimesta.

GATRI:lta julkaistut ATS-reitit perustuvat 90-luvun alussa suunniteltuihin reitteihin Arctica 3 ja 4. Suomi on kansainvälisesti sitoutunut takaamaan näiden ns. Transpolar -reittien käytettävyyden ICAO:n reittisuunnittelukokouksessa. ICAO:n yhteistyöelin TARTAR on lokakuussa vuonna 2001 käsitellyt Eurocontrolin reittisuunnittelutyöryhmän esityksen näiden reittien julkaisemisesta, sekä lisännyt ko. ATS-reitit EUR ANP-suunnitelmaan (European Air Navigation Plan). Reittijulkaisujen tavoitteena oli tehostaa ATS-reittirakennetta Rovaniemen ja Tampereen ylälentotiedotusalueilla. RVSM (Reduced Vertical Separation Minima)-menetelmän käyttöönotto oli yksi olennainen syy siihen, miksi ATS-reitit suunniteltiin nykyisille paikoilleen.

Suomen alueennojohtojen vastuualueet on kokonaisuudessaan määritelty ns. EUR RVSM transitioalueeksi, jolla alueella on käytössä pienennetty ilma-alusten lennonjohdollinen korkeusporrastusminimi. Venäjä ei kuulu ko. RVSM-alueeseen. Lisäksi Suomi on ICAO:n EUR-alueen pohjoisen ORCAM (Originating Region Code Assignment Method)-vyöhykkeen reunavaltio, joka edellyttää uuden ns. SSR-transponderkoodin määrittämistä vyöhykkeelle idästä saapuvalla ilma-alukselle. Transitioalueen palvelunantoyksiköiden tehtävänä on siirtää RVSM-alueelta poistuvat ilma-alukset RVSM-lentopinnoilta yhteistoimintamenettelyjen mukaisille lentokorkeuksille ja RVSM-ilmatilaan saapuvat ilma-alukset RVSM-ohjelman mukaisille lentokorkeuksille. Nämä tehtävät muodostavat osan Suomen ja Venäjän Federatioon rajautuvien ACC- sektorien työkuormasta.

Ilmailulaitos on julkaissut ko. GATRI ATS-reitit 13.9.2001 ja reittimuutokset ovat tulleet voimaan 1.11.2001. Kyseessä olevien ATS-reittien luokitus Suomen lentotiedotusalueella on pysyvän luokituksen ("permanent") mukainen.

Venäjä on eri yhteyksissä ilmoittanut GATRI-rajanylityspisteen avaamisesta. Viimeisimmän tiedon mukaisesti koelennot toteutetaan 5.6.2008 alkaen, jolloin reittirakenteen toiminnallisuus pyritään arvioimaan lentoyhtiöiden toimesta. Koelennoista on saatu vahvistus myös ICAO:n RDGE-kokouksen kautta. Venäjä on samassa yhteydessä ilmoittanut tekevänsä arvioinnin VHF-radiopuhelinverkon toimivuudesta julkaistun reittirakenteen osalta.

3.2 Ilmatilan käyttäjien kannanotot

3.2.1 IATA

Kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA (International Air Transport Association) on ilmoittanut lentoyhtiöiden kiinnostuksesta Suomen ilmatilan käyttöön. Järjestön ilmoituksen mukaan liikennemäärien odotetaan kasvavan Suomen ilmatilassa GATRI-ylilentoreittien (UN5, UN6, UN8 ja UN11) käyttöönoton myötä. Tämän kehityksen taustalla on kysynnän kasvu Euroopan ja Kaukoidän välisessä lentoliikenteessä. Lentoyhtiöiden toimesta on eri yhteyksissä painotettu, että mahdollisuuksia tehokkaampien lentosuunnitelmien esittämiseen tulee kehittää. Tehokkaamman reittiverkoston sekä lentosuunnitelmavaihtoehtojen avulla pyritään mahdollisimman rajoittamattomaan liikennevirtojen kulkuun Suomen ilmatilan halki. IATA:n kiinnostus GATRI- rajanylityspisteeltä julkaistuihin ATS-reitteihin perustuu Transpolar-liikennettä operoivien lentoyhtiöiden tarpeeseen lentää optimaalisinta lentoreittiä pitkin. Tämän reittiuudistuksen tuloksena voidaan saavuttaa operatiivisia ja taloudellisia hyötyjä sekä vähentää ympäristölle aiheutuvaa kuormitusta.

IATA kiinnittää lisäksi huomiota siihen, että Venäjän ilmoituksen mukainen GATRI-pisteen avaaminen edellyttää Suomelta toimenpiteitä tehokkaamman ilmatilankäytön turvaamiseksi. IATA:n arvion mukaan potentiaalisia operaatioita GATRI-rajanylityspisteeltä on n. 40 lentoa päivässä.

Lentoyhtiöiden kanta on, että GATRI ATS-reittien reittiluokituksen tulee mahdollistaa pysyvä lennonsuunnittelu ao. ATS-reittejä pitkin.

3.2.2 Sotilaslentotoiminta

Suomen ilmavoimien lentoharjoitustoiminta perustuu aluevalvonta- ja puolustusvoimalakeihin sekä laista johdettaviin suorituskyky- ja toimintavaatimuksiin. Ilmavoimien hävittäjätorjunnan suorituskyvyn rakentamisessa ja ylläpitämisessä yhtenä keskeisenä tekijänä on ilmavoimien taktisen lentotoiminnan tarpeisiin soveltuvan ilmatilan käyttäminen. Lisäksi ilmavoimien koelentotoiminta erityispiirteineen tarvitsee ajallisesti ja alueellisesti määritellyn ilmatilan.

Hävittäjätorjunnan tunnuspiirteitä ovat asejärjestelmien tekninen ja niiden taktisen käytön kehitys. Suorituskyvyn ylläpitämiseksi tarvitaan taktista lentotoimintaa. Hävittäjien taktinen lentotoiminta tulee toteuttaa siten, että lentokaluston suorituskyky kyetään optimoimaan. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi toimintaedellytykset tulee turvata oikein mitoitettulla harjoitusalueilla.

Hävittäjäkoulutuksen alkuvaiheen lennot toteutetaan lähestymislennonjohtojen hallitsemassa sotilastoimintaan suunnitellussa ilmatilassa (MIL CTA). Tämän ilmatilan käytön hallinta toteutetaan aluelennonjohdon ja lähestymislennonjohtojen ilmaliikennepalvelumenetelmien avulla. Hävittäjäkoulutuksen taktinen vaihe toteutetaan pääsääntöisesti ilmavoimien päivittäisen toiminnan tarpeisiin suunnitelluilla TSA-alueilla. Nämä TSA-alueet on suunniteltu Suomen ilmatilaan siten, että kansallinen ja kansainvälinen reittiliikenne sekä sotilasilmailu aiheuttavat mahdollisimman vähän päällekkäisiä ilmatilankäyttötarpeita.

GATRI-rajanylityspisteeltä lähtevien ATS-reittien alkuperäinen status takaa pysyvän etuoikeuden reittiliikenteelle. Nämä reitit on julkaistu sotilasilmailun käyttämien päivittäiseen toimintaan tarkoitettujen harjoitusalueiden (Karjalan Lennoston (Kuopio), Ilmasotakoulun (Jyväskylä), Koelentokeskuksen (Halli), Lentosotakoulun (Kauhava) ja Satakunnan Lennoston (Pirkkala) käyttämät harjoitusalueet) halki. Tämä saattaa aiheuttaa rajoituksia sotilasilmailun vaatimalle ilmatilan käytölle.

Ilmatilan käytön periaatteilla, ATS-reittien linjaamisella ja statuksella on vaikutus Ilmavoimien hävittäjätorjunnan suorituskyvyn ylläpitämiseen ja kustannustehokkuuteen. Kustannusten lisääntymisellä on kansantaloudellista merkitystä.

Ilmavoimien esikunta on kirjeessään 4.12.2006 pyytänyt Ilmailuhallintoa ryhtymään toimenpiteisiin GATRI-rajanylityspaikalta länteen lähtevien lentoreittien luokituksen muuttamiseksi. Ilmavoimien kanta on, että reittien luokitus muutetaan CDR2-luokituksen mukaisiksi virka-aikana ja CDR1-luokituksen mukaisiksi virka-ajan jälkeen.

Edellä esitetyn johdosta puolustusministeriö puolestaan esitti tammikuussa 2008 liikenne- ja viestintäministeriölle työryhmän perustamista, joka laatisi esityksen tarvittavista Ilmavoimien harjoitusmahdollisuudet turvaavista toimenpiteistä seuraaviin suosituksiin perustuen:

1. Avattavien lentoreittien statuksen muuttaminen siten, että Ilmavoimien harjoitusmahdollisuudet turvataan.
2. Avattavien lentoreittien reititysten muuttaminen siten, että Ilmavoimien harjoitustoiminnalle aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa.
3. Ilmatilan jako ja rakenne siten, että ilmavoimien harjoitusedellytykset turvataan jatkossakin muiden ilmatilan tarvitsijoiden ohella.

3.3 GATRI – kysymyksen arviointia

3.3.1 GATRI – reittien avaamisen vaikutus

Liikennevirtojen ennustaminen on hankalaa, koska lentoyhtiöt hakevat aina optimaalisinta reittiä. GATRI- ja AGAMO-rajanylityspisteiden osalta liikennepainotukset tulevat vaihtelevaan em. syystä. Alustavien simulaatioiden perusteella voidaan todeta, että GATRI:ta linjatuista reiteistä pohjoisin (UN5) olisi todennäköisimmin käytetty reitti.

Kattavaa arviota avaamisen vaikutuksista eri osapuolille ei ole kyetty etukäteen tekemään, koska tietoja operaattoreille myönnettyistä lentoluvista Venäjän ilmatilassa ei ole saatavilla.

Kaupallisen liikenteen osalta tämän reittiudistuksen tuloksena voidaan saavuttaa operatiivisia ja taloudellisia hyötyjä sekä vähentää ympäristölle aiheutuvaa kuormitusta. Haittavaikutus Ilmavoimien toiminnalle johtuu kaupallisen liikenteen mahdollisesta samanaikaisesta ilmatilankäyttötarpeesta hävittäjätoiminnan kannalta keskeisillä harjoitusalueilla.

3.3.2 ATS – reittien linjaaminen ja reittiverkoston suunnittelun perusteita

ATS-reittiverkoston suunnittelutoiminta perustuu valtioiden väliseen yhteisymmärrykseen ja valmisteluun, joka takaa tehokkaan reittiverkoston olemassaolon maailmassa. Naapurimaiden kanssa käytävät reittiverkoston neuvottelut voivat viedä vuosia. GATRI ATS-reittien osalta ko. reittien uudelleen linjausta ei ole mahdollista toteuttaa siten, että reittiudistus voitaisiin julkaista marraskuun 2008 Airac-julkaisussa. Asiaan vaikuttavat naapurivaltioiden valmiudet reittiudistusten toteuttamiseen esitetystä aikataulusta.

Tämän kansainvälisen suunnittelutoiminnan lisäksi kansallisella tasolla on otettava huomioon kansallisen ja EU-lainsäädännön velvoitteet sotilas- ja siviili-ilmailun yhteensovittamisesta ilmatilan suunnittelussa. Kansallisella sääntelyllä ja päätöksenteolla varmistetaan sotilasilmailun koulutus- ja harjoitustarpeiden mukaiset ilmatilankäyttömahdollisuudet.

Toiminnallisen reittiverkoston suunnittelu tulee toteuttaa siten, että eri palvelunantajien vastuualueilla olevat ilmatilarakenteet eivät rajoita ATS-reittien optimaalista linjausta. Kansainvälisen suunnittelutoiminnan tavoitteena on ensisijaisesti minimoida edellä mainitut haittavaikutukset sekä varmistaa, että palvelunantaja kykenee antamaan lennonvarmistuspalvelua määritellyn palvelutason ja ilmatilakapasiteetin puitteissa. Palvelunantajan julkaisema ilmatilan sektorointi toteutetaan nämä reunaehdot huomioiden.

Pysyvien ilmatilavarausrakenteiden, kuten pysyvien harjoitusalueiden luominen puolestaan takaa riippumattomat toimintaedellytykset ilmatilan käytölle. Nämä rakenteet edellyttävät ATS-reittiverkoston suunnittelemista siten, että reittien linjaukset eivät suuntaudu kyseisille alueille. Tämä toimintamalli vähentää ilmatilan kapasiteettia esimerkiksi ylilentävään liikenteeseen nähden ja pidentää lentomatkaa. Toisaalta myös pysyvällä (PERM)-luokituksella olevat lentoreitit vastaavat edellä kuvattuja pysyviä ilmatilarakenteita, joilla on vaikutuksia muiden ilmatilankäyttäjien mahdollisuuksiin optimaalisen ilmatilankäytön osalta.

3.3.3 Reittien luokituksen muuttaminen

Ilmavoimien kantana oli, että reittien luokitus muutetaan CDR2-luokituksen mukaisiksi virka-aikana ja CDR1-luokituksen mukaisiksi virka-ajan jälkeen. Palvelunantajan ja lentoyhtiöiden kantana oli, että reittiluokituksen tulee mahdollistaa pysyvä lennonsuunnittelu ao. ATS-reittejä pitkin.

CDR2-luokitus takaa pysyvän toimintaedellytyksen ilmatilan varaajille tiettyyn ilmatilaan nähden, siitä julkaistujen aikarajojen puitteissa. CDR2-luokituksen mukaisten reittien käytettävyys ilmoitetaan päivittäin CRAM:lla (conditional route availability message), joka perustuu tulevien ilmatilavarausten ennakkoilmoitusmenettelyyn. Edellä mainitussa tilanteessa CDR2-luokituksen mukaiset reitit eivät ole käytettävissä pysyvään lennonsuunnitteluun.

CDR1-luokituksen mukaiset reitit ovat pääsääntöisesti käytettävissä lennonsuunnitteluun, mutta niiden käytössä on huomioitava voimassaolevat kansalliset poikkeukset ko. reittien sulkemismenettelyssä.

5.2 FUA – menettelyt

5.2.1 Ilmatilan hallintaa koskevat yhteistoimintasopimukset

Suomen ilmatilan hallinta perustuu kansallisen lainsäädännön ohella eri yhteistoimintatasoilla tehtyihin sopimuksiin ja niissä määriteltyihin periaatteisiin. Näillä periaatteilla pyritään ohjaamaan eri ilmatilanhallinnan tasojen toimintaa. Ylimmällä eli ilmatilan hallinnan 1 tasolla periaatteet on kirjattu Ilmailulaitoksen (nykyisin Finavia) ja Ilmavoimien väliseen sopimukseen. Ilmatilan hallinnan tason 2 toimintaa määrittävät sekä alueellisen lennonvarmistuspalvelun ja Ilmavoimien esikunnan välinen sopimus että Finavian sisäiset määräykset. Ilmatilan hallinnan tasosta 3, eli päivittäisestä toiminnasta, on sovittu eri ATS-yksiköiden välisissä yhteistoimintasopimuksissa. Edellä mainittu – ilmatilan joustavaa käyttöä koskeva sopimusrakenne on vuodelta 2004 eikä se vastaa kaikilta osin sen käyttöönoton jälkeen voimaan tulleiden yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevien EY-asetusten ja ilmailulain asettamia vaatimuksia.

5.2.2 Ilmatilan hallintayksikkö (AMC)

FUA-asetuksen mukaan jäsenvaltion on ilmatilan hallinnan tasolla 2 perustettava ilmatilan hallintayksikkö (AMC). Ilmatilankäytön hallintaa ohjataan Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskuksen yhteydessä sijaitsevassa AMC-yksikössä. Päivittäisen tason AMC-toiminnassa ei kuitenkaan ole pysyvää operatiivista siviili- ja sotilasedustajaa, eikä hallinnollista AMC:ta ole resursoitu FUA-asetuksen edellyttämällä tavalla. AMC-toiminnallisuus perustuu Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskuksen normaalin vuoromiehityksen käyttöön.

5.2.3 Ilmatilanhallinnan taso 1 ja High Level Airspace Policy Body

Ilmatilanhallintaa tulee säädellä yhteisön asetuksien mukainen ilmatilanhallinnan (taso 1) politiikka. Tähän politiikkaan tulee kirjata keskeiset periaatteet ilmatilan käytön yhteensovittamiseksi sekä määrittellä reunaehdot ministeriöiden välille perustettavalle korkean tason ilmatilanhallinnan elimelle (High Level Airspace Policy Body).

5.2.4 Ilmatilanhallinnan tasot 2 ja 3

Ilmatilan joustavan käytön periaatteissa määritellään siviili- ja sotilasviranomaisen yhteistoiminta ilmatilanhallinnan tasolla 2. Päivittäistä toimintaa säätelee palvelunantajaa koskeva normitus sisältäen AMC-toiminnan organisoinnin ja toteutuksen. Palvelunantajaan kohdistuu vaatimus laatia asianmukaiset yhteistoimintasopimukset eri yhteistoimintaelinten kesken. Näillä sopimuksilla pyritään takaamaan ilmatilanhallinnan politiikassa määriteltyjen periaatteiden toteutuminen.

5.2.5 Ilmatilan käytön seuranta

Toiminnan varmistamiseksi tulee laatia seuranta- ja tilastointimekanismit, jotta yhteensovittamisen toteutuminen AMC:n osalta voidaan arvioida siitä säädettyjen periaatteiden mukaisesti. Sotilas- ja siviiliviranomaisen välille on laadittava joustavat yhteistoimintamekanismit siten, että tarvittavat muutokset toimintamenettelyihin voidaan antaa viiveettä. Ilmatilanhallinnan arviointimekanismeja laadittaessa on huomioitava erikseen ministeriötason, viranomaistason sekä ilmavoimien ja palveluntarjoajan väliset yhteistyö- ja tiedonvaihdotarpeet. Lisäksi mekanismeissa on huomioitava puolustusvoimien toimintaa koskevan tietoturvallisuuden toteutuminen.

5.2.6 Ilmatilanhallinnan läpinäkyvyys

Edellä kuvattujen toimenpiteiden tarkoituksena on mahdollistaa ilmatilan optimaalinen käyttö kaikkien ilmatilankäyttäjien kesken. Kunkin käyttäjäryhmän ilmatilavarausten tulee perustua todelliseen käyttötarpeeseen, ja ilmatila tulee vapauttaa välittömästi varaustarpeen päätyttyä.

Julkaistut ilmatilan käytön hallinnan periaatteet takaavat toiminnan ennakoitavuuden eri käyttäjäryhmien kesken.

4 Työryhmän ratkaisuesitys

4.1 AMC – toiminta

Ilmatilan joustavan käytön periaatteiden mukaisesti AMC-toiminnalla yhteen sovitetaan päivittäistä ilmatilankäytön hallintaa. AMC-toiminnallisuuden toteutuminen edellyttää asianmukaisten ilmatilanhallinnan periaatteiden ja politiikan julkaisemista. Näiden periaatteiden avulla voidaan ilmatilaa jakaa kaikkien käyttäjien kesken tasapuolisesti. Julkaistut periaatteet takaavat julkiselta tehtävältä edellytetyn avoimuuden. Ilmatilanhallinnan politiikka ja FUA- menettelyt eri tasoilla tulee olla laadittuina vuoden 2008 loppuun mennessä. Eri tasoilla olevia ilmatilanhallinnan periaatteita säätelevät sopimukset tulee harmonisoida ja tarpeen mukaan yhtenäistää. Ilmatilanhallinnan organisointi ja tarvittavien toimielimien perustaminen katsottiin ratkaisevaksi tekijäksi koko kysymyksen kannalta.

4.1.1 AMC – toiminnan tehostaminen

Palvelunantajan tulee perustaa toiminnallinen AMC-työpiste työmenetelmäohjeineen. Toiminta edellyttää, että myös Ilmavoimien tulee resursoida toimivaltaisen edustajansa AMC-tehtävään.

Työpisteen toiminnalliset periaatteet tulee vahvistaa Ilmailuhallinnon toimesta. Palvelunantajan tulee perustaa tämä työpiste ennen marraskuun loppua 2008 (vaiheen yksi päättyminen).

4.1.2 AMC – toiminnan työmenetelmät

AMC- työpisteen operatiiviset työmenetelmät esitetään laadittavaksi Finavian ja Ilmavoimien välisessä yhteistoimintamenettelyssä vuoden 2008 loppuun mennessä. Finavian esityksenä on, että toiminnallisuus arvioidaan erikseen järjestettävässä simulaatiotilaisuudessa. Simulaation lähtökohtana on tutkia molempien organisaatioiden voimassaolevia toimintarakenteita sekä laatia muutosesitykset saatujen tulosten perusteella.

4.1.3 Ilmatilankäytön hallinta

Ilmatilan käytön periaatteena vaiheeseen 2 liittyen on sovittu, että palvelunantaja takaa Ilmavoimille toimintaedellytykset lentokierrosten aikana kello 13.30 LMT asti. Ilmavoimat suunnittelee päivittäisen lentotoimintansa siten, että korkealle ulottuvat ilmatilavaraukset toteutetaan pääsääntöisesti ennen edellä mainittua aikaa. Tällöin iltapäivän lentokierrosten ilmatilavarauksia saatetaan rajoittaa liikennetilanteesta johtuen varauksen korkeuden osalta. Edellä mainittua aikarajaa voidaan arvioida uudelleen, kun toimintamallista on saatu tarvittavaa käyttökokemusta.

Iltapäivän lentotoimintaan liittyvät määrittelyt on päätetty sovittavaksi Finavian, Ilmavoimien ja Ilmailuhallinnon välisissä neuvotteluissa, jotka käynnistetään ennen 31.6.2008. Nämä määrittelyt käsittävät mekanismit ja periaatteet joilla mahdollistetaan tarvittava lentotoiminta 13.30 LMT aikarajan jälkeen. Myös Ilmavoimien koe- ja yölentotoiminnan osalta on laadittava periaatteet siten, että nykyistä toimintamallia voidaan tehostaa, sekä taataan Ilmavoimille harjoitusalueiden saatavuus myös korkean varauksen lentotoimintaan.

Niitä pääsäännöstä poikkeavia tilanteita varten, joissa Ilmavoimilla on tarpeet käyttää ilmatilaa klo 13.30 LMT:n jälkeen, osapuolten tulee laatia toimintamalli korkeampien ilmatilavarauksien myöntämiseksi. Nämä tilanteet määritellään edellä kuvatuissa neuvotteluissa.

4.1.4 AMC-toiminnan seurantamekanismit

Palvelunantajan tulee järjestää toiminnan jatkuva seuranta. Seurantamekanismien rinnalle on laadittava eri organisaatioiden välille raportointi-, yhteistyö- sekä neuvottelumekanismit. Näiden mekanismien avulla mahdollistetaan korjaavat toimenpiteet, mikäli AMC-toiminta ei ole toteutunut ennalta määriteltujen periaatteiden mukaisesti.

4.2 Ilmatilarakenne ja ilmatilan hallinnan mekanismit

4.2.1 Ilmatilamuutokset

Merkittäviä ilmatilamuutoksia ei voida toteuttaa ennen asetettua julkaisu-määräaikaa 20.11.2008. Työryhmä päätyi siihen, että UN5, UN6, UN8 ja UN11 uudelleen linjausta ei toteuteta tässä vaiheessa. Työryhmä päätyi esittämään, että kyseisten ATS-reittien luokitus muutetaan CDR1:ksi 11/08 ilmatilamuutosten yhteydessä taaten pysyvän lennon suunnittelun kaupalliselle liikenteelle. Nämä toimintaperiaatteet vahvistetaan Ilmailuhallinnon toimesta. Tämän lisäksi Ilmavoimat toimittaa esityksen tarvittavista TSA-alueiden muutoksista 30.5.2008 mennessä. Liikenne- ja viestintäministeriö ja puolustusministeriö sopivat puolestaan ilmatilankäytön strategisista linjauksista mukaan lukien siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisen.

IATA:n esitys reittisegmentistä GATRI DCT VAS DCT BOR otetaan käsittelyyn ao. reittisuunnittelu - foorumeissa. Tämän segmentin reunaehtona ovat kuitenkin Pohjanmerellä julkaistujen TSA-alueiden käyttöperiaatteet sekä Ilmavoimien ilmatilankäyttötarpeet kotimaisessa ilmatilarakenteessa.

Työryhmä esittää, että se voisi jatkaa mietinnön luovuttamisen jälkeen seurantaryhmänä vuoden 2008 loppuun asti.

4.2.2 Aikataulu

15.5.2008	Ilmatilatyöryhmän loppuraportti	LVM
30.5.2008	Ilmatilamuutosesitykset	Finavia
06/08	Finavia, Ilmailuhallinnon ja Ilmavoimien väliset neuvottelut käynnistetään	Finavia, IH ja IV
09/2008	AMC -toiminnallisuuden simulointi	Finavia ja IV
11/2008	Ilmatilankäytön yhteensovittamisen periaatteiden määrittely sekä sopimusten yhtenäistäminen	Finavia, IH ja IV (LVM) (PLM)
20.11.2008	Airac-muutokset TSA-alueisiin julkaistaan	Finavia:n ilmailutiedotusyksikkö
30.11.2008	ASM-prosessin uudistaminen	Finavia ja IH (IV)
31.11.2008	AMC-toiminnallisuuden käyttöönotto	Finavia ja IV (IH)
31.12.2008	Ilmatilanhallinnan strategia/politiikka ja High Level Airspace Policy Body:n perustaminen	LVM, PLM