OPS M1-17: Radiovyöhykkeet

Määräyksen tausta ja säädösperusta

EU:n yhteisten lentosääntöjen eli asetuksen (EU) N:o 923/2012[1] (SERA, *Standardised European Rules of the Air,* SERA) liitteen kohdan SERA.6005 mukaan toimivaltainen viranomainen nimeää radiovyöhykkeet (*Radio Mandatory Zone*, RMZ). Suomessa toimivaltaiseksi viranomaiseksi on ilmailulain 3 §:n mukaan nimetty Liikenne- ja viestintävirasto.

SERAn määritelmän mukaan (2 artiklan 106 kohta) radiovyöhykkeellä ilma-aluksessa on oltava radiolaite ja sen käyttö on pakollista. Radiovyöhykkeeksi nimetyllä alueella VFR-lennoilla, jotka liikennöivät ilmatilaluokkien E, F tai G osissa, ja IFR-lennoilla, jotka liikennöivät ilmatilaluokkien F tai G osissa, on kuunneltava jatkuvasti asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvaa ilma-alusten ja maa-aseman välistä puheviestintää ja muodostettava tarvittaessa kaksisuuntainen viestintäyhteys, ellei lennonvarmistuspalvelun tarjoaja ole toisin määrännyt kyseisen ilmatilan osalta (liitteen kohta SERA.6005 (a)(1)).

Radiovyöhykemääräykseen OPS M1-17 tehtävät muutokset ovat osa vuonna 2027 toteutettavaa laajempaa ilmatilauudistusta. Tämän Ilmatila 2027 -hankkeen puitteissa Liikenne- ja viestintävirasto on järjestänyt useita sidosryhmätilaisuuksia sekä yhteensä kolme lausuntokierrosta, joiden yhteydessä on pyydetty kommentteja ilmatilamuutoksiin. Radiovyöhykkeisiin nämä muutokset vaikuttavat siten, että RMZ-alueet muuttuvat seuraamaan uusia CTR- ,TMA- ja FIZ-rakenteita, minkä lisäksi tehdään muutoksia Nummelan lentopaikan (EFNU) RMZ-vyöhykkeisiin. Päätös ilmatilamuutoksista AIRAC-päivämäärälle 15.4.2027 on luettavissa Traficomin verkkosivun uutisesta: *https://www.traficom.fi/fi/uutiset/paatos-ilmatilamuutoksista-airac-paivamaaralle-1542027*. Uutisessa kuvataan myös Ilmatila 2027 -hankkeen tavoitteet.

Määräysmuutoksen säädösperustana on ensinnäkin ilmailulain (864/2014) 3 §, jossa Liikenne- ja viestintävirasto nimetään EASA-asetuksessa (EU) 2018/1139[2] sekä sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkoitetuksi toimivaltaiseksi kansalliseksi viranomaiseksi. Myös SERA-asetus on annettu EASA-asetuksen nojalla. Toiseksi säädösperustaan kuuluu ilmailulain 5 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, miten Euroopan unionissa annettuja lentosääntöjä sovelletaan Suomessa. Kolmanneksi määräys perustuu ilmailulain 109 §:ään, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa ilmatilan käytön ja jäsentämisen periaatteet sekä antaa tarkempia määräyksiä ilmatilan turvallisesta, tehokkaasta ja joustavasta käytöstä.

Tämän määräyksen vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §:n mukaisesti, siten kuin ilmailulain 175 §:ssä säädetään, tai

[1] Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta (EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1—66)

[2] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1—122)

ilmailurikkomuksena ilmailulain 178 §:n mukaisesti. Ilmailulain 57 §:n mukaan ilma-aluksen tai laitteen päällikön on ennen lennon aloittamista varmistauduttava siitä, että ilma-alus tai laite on lentokelpoinen ja että lento on muutoinkin valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti. Päällikön on huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti ja että lennolla noudatetaan säännöksiä ja määräyksiä. Ilmailulain 178 §:n mukaan se, joka rikkoo lain 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle säädettyä velvollisuutta lennon valmistelusta ja suorittamisesta, on tuomittava ilmailurikkomuksesta sakkoon, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Ilma-aluksen päällikölle asetettujen velvollisuuksien laiminlyönti voi johtaa myös ilmailulain 14 luvun mukaisiin hallinnollisiin seuraamuksiin, joita ovat huomautus tai varoitus sekä viime kädessä lupakirjan peruuttaminen väliaikaisesti tai pysyvästi.

Määräysmuutoksen valmistelu

Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Koska radiovyöhykkeiden muutoksista on pyydetty lausuntoja jo Ilmatila 2027 -hankkeen ilmatilamuutosten yhteydessä, määräyksestä erikseen järjestettävällä lausuntokierroksella 24.11. - 31.12.2026 on tarkoitus kommentoida vain itse määräystekstiä. Jos kuitenkin muuttuvan radiovyöhykkeen koordinaateista tai muista ilmatilallisista seikoista löytyy virheitä vielä määräyksen lausuntokierroksella, näistä voi luonnollisesti edelleen mainita.

Määräyksen OPS M1-17 muuttamisesta ei tehdä erillistä määräyshankepäätöstä, sillä se on osa Ilmatila 2027 -hanketta, joka käynnistettiin 29.2.2024 uudistamaan laajalti koko Suomen ilmatilarakenne ja sen käyttöperiaatteet. Hankkeen ohjausryhmän vetäjänä oli Traficomin ilmailujohtaja, ja siinä oli Traficomin lisäksi edustus Ilmavoimista, Sotilasilmailun viranomaisyksiköstä, Finavia Oyj:stä, Fintraffic Lennonvarmistus Oy:stä, liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä puolustusministeriöstä. Hankkeen toteutus jakautui kolmeen alatyöryhmään, joissa käsiteltiin säädös- ja määräysasioita, ilmatilasuunnittelua ja käyttöperiaatteita sekä navigointia ja valvontaa (NAV/SUR). Ilmatila 2027 -hankkeen tavoitteena on ollut ilmatilan optimointi pitkälle tulevaisuuteen huomioiden lentoturvallisuus, maanpuolustuksen tarpeet, kilpailukyky ja saavutettavuus, ympäristötavoitteet ja vastuullisuus sekä kaikkien ilmatilankäyttäjien tarpeet.

Lausuntopalaute

(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)

Arvio määräysmuutoksen vaikutuksista

Koska määräykseen kirjattavat ilmatilamuutokset on jo lausutettu Ilmatila 2027 -paketin lausuntokierroksilla sekä pyydetty Fintraffic Lennonvarmistusta ryhtymään vaadittaviin julkaisutoimiin 1.10.2026, määräysmuutoksella ei odoteta olevan itsenäisiä vaikutuksia. Mikäli lausuntokierroksella tulee esiin tarvetta tekstimuutoksille, näiden mahdolliset muutokset arvioidaan erikseen lopullisen määräyksen perustelumuistiossa.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 2, Radiovyöhykkeiden nimeäminen ilmatilaan: Muutettu Nummelan lentopaikan (EFNU) radiovyöhykkeen koordinaatit uuden ilmatilapäätöksen mukaisiksi. Muutokset johtuvat Helsinki-Vantaan lentoaseman lähestymisalueen (EFHK TMA LOWER) muutoksista. Lisäksi ilmatilapäätöksen mukaisesti RMZ-vyöhykkeet muuttuvat seuraamaan uusia CTR- ,TMA- ja FIZ-rakenteita, mutta tällä ei ole vaikutusta

määräystekstiin, koska nämä ilmatilarakenteet nimetään määräyksessä radiovyöhykkeiksi yleisellä tasolla ilmoittamatta alueiden koordinaatteja.

Lisäksi korkeuden referenssitasoksi muutetaan SFC:n (surface; maan tai veden pinta) sijasta GND (ground) ilmailutiedotuspalvelun käyttämän AIXM-tietokannan laiteteknisten vaatimusten takia.

Määräyksen aikataulu

Muutettu määräys annetaan helmikuussa 2027 ja se tulee voimaan AIRAC-päivänä 15.4.2027. Samana päivänä tulevat voimaan myös muut Ilmatila 2027 -hankkeessa toteutettavat ilmatilamuutokset.

Määräyksestä viestiminen

Muutettu määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja linkitetään Traficomin verkkosivuille ilmailumääräyskokoelmaan. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille ja muille ilmatilamuutosten sidosryhmille.