OPS M1-31: Transponderivyöhykkeet

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Euroopan unionin yhteisten lentosääntöjen (*Standardised European Rules of the Air*, SERA) eli EU-asetuksen 923/2012[1] liitteen kohdan SERA.6005 mukaisesti toimivaltainen viranomainen voi nimetä transponderivyöhykkeitä (*Transponder Mandatory Zone*, TMZ). Näillä alueilla ilma-aluksissa on oltava käytössä SSR-toisiotutkavastain, joka toimii A- ja C-moodissa tai S-moodissa, ellei lennonvarmistuspalvelun tarjoaja ole kyseisen ilmatilan osalta toisin määrännyt. Suomessa toimivaltaiseksi viranomaiseksi on ilmailulain (864/2014) 3 §:ssä säädetty Liikenne- ja viestintävirasto.

Transponderivyöhykkeiksi nimetyt ilmatilat on SERAn mukaan myös julkaistava valtioiden ilmailukäsikirjoissa (AIP). SERA-asetuksen 4 artikla antaa toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden myöntää poikkeuksia transponderivaatimuksista yleishyödyllisessä toiminnassa, ja lisäksi lennonvarmistuspalvelun tarjoaja voi määrittää poikkeuksia ilmailukäsikirjassa.

Nyt tehtävällä määräysmuutoksella nimetään neljä uutta transponderivyöhykettä: Kuopion lentoaseman lähestymisalue ja lähialue (EFKU TMA ja CTR), Porin lentoaseman lähialue (EFPO CTR) sekä Rovaniemen lentoaseman lähialue (EFRO CTR). Näillä alueilla lentäminen edellyttää jatkossa transponderin käyttämistä. TMZ on kuitenkin voimassa vain lennonjohdon ollessa auki, ja lennonvarmistuspalvelun tarjoaja voi myöntää poikkeuksia transponderivaatimuksesta. Poikkeuslupamenettelyt on kuvattu Suomen ilmailukäsikirjan (AIP) osassa GEN 1.5.

Muutokset perustuvat Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n esitykseen. Esitys liittyy Ilmailun navigaatio- ja valvontastrategian (NAV/SUR) toteuttamiseen Suomessa. Transponderivyöhykkeiden käyttöönotolla parannetaan lentoturvallisuutta ilmatilannekuvan parantumisen myötä, kun ilma-aluksia voidaan tunnistaa eri ilmatilan osissa. Esitys linkittyy myös Fintrafficin ja muiden toimijoiden digitalisaatiohankkeisiin. Digitalisaatiohankkeiden tarkoituksena on tuottaa käyttäjilleen ilmatilannekuvaa mm. ilmatilavarauksista ja ilmaliikenteestä miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun turvallisuuden parantamiseksi ja sujuvoittamiseksi.

Transponderivyöhykemääräykseen OPS M1-31 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. Edellä lueteltujen uusien TMZ-vyöhykkeiden lisäksi vyöhykkeet päivitetään muuttuvien CTR-, TMA ja EFJY CTA -rakenteiden mukaisesti. Tämä ei kuitenkaan aiheuta muutoksia määräykseen OPS M1-31, koska siinä ei ilmoiteta vyöhykkeiden koordinaatteja.

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.

[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).

Määräyksen säädösperustana ovat ilmailulain 3, 5 ja 109 §. Lain 3 §:ssä Liikenne- ja viestintävirasto nimetään toimivaltaiseksi viranomaiseksi mm. EASA-asetuksen (EU) 2018/1139 sekä sen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten mukaisia tehtäviä varten. Myös SERA-asetus on annettu EASA-asetuksen nojalla. Ilmailulain 5 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, miten Euroopan unionissa annettuja lentosääntöjä sovelletaan Suomessa. Edelleen lain 109 §:n perusteella Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa ilmatilan käytön ja jäsentämisen periaatteet sekä antaa tarkempia määräyksiä ilmatilan turvallisesta, tehokkaasta ja joustavasta käytöstä.

Määräyksen OPS M1-31 vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §:n mukaisesti, siten kuin ilmailulain 175 §:ssä säädetään, tai ilmailurikkomuksena ilmailulain 178 §:n mukaisesti. Ilmailulain 57 §:n mukaisesti ilma-aluksen päällikön on mm. 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 transponderivyöhykkeiden 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 ilmatilallisista seikoista löytyy virheitä vielä määräyksen lausuntokierroksella, näistä voi luonnollisesti edelleen mainita.

Määräyksen OPS M1-31 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 määräyksen 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, Transponderivyöhykkeiden nimeäminen: Kohdassa luetellaan ne ilmatilan osat, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on nimennyt transponderivyöhykkeiksi. Tässä muutoksessa luetteloon lisätään Kuopion lentoaseman lähestymisalue ja lähialue (EFKU TMA ja CTR), Porin lentoaseman lähialue (EFPO CTR) sekä Rovaniemen lentoaseman lähialue (EFRO CTR). Muutokset perustuvat Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n esitykseen. Porin ja Rovaniemen lähestymisalueet (EFPO TMA ja EFRO TMA) on nimetty transponderivyöhykkeiksi jo aiemmin.

Transponderivaatimus on määräyksessä sidottu lennonjohtoyksikön aukioloaikoihin siten, että transponderivyöhyke on voimassa vain kyseisestä ilmatilan osasta vastaavan lennonjohdon auki ollessa. Muina aikoina ei ole tarvetta ilma-alusten tunnistamiselle tutkanäytöllä. Kuopiossa ja Rovaniemellä lennonjohto on auki vuorokauden ympäri, kun taas Porissa lennonjohdon aukioloajat määräytyvät NOTAM-tiedotteiden perusteella.

Lisäksi TMZ-vyöhykkeet päivitetään Ilmatila 2027 -hankkeen myötä muuttuvien CTR-, TMA ja EFJY CTA -rakenteiden mukaisesti. Tällä ei kuitenkaan ole vaikutusta määräykseen, koska siinä ei ilmoiteta transponderivyöhykkeiden koordinaatteja.

Fintrafficin perustelujen mukaan esitetyt uudet transponderivyöhykkeet liittyvät ilmailun navigaatio- ja valvontastrategian (NAV/SUR) toteuttamiseen Suomessa. Transponderivyöhykkeiden käyttöönotolla parannetaan lentoturvallisuutta ilmatilannekuvan parantumisen myötä, kun ilma-aluksia voidaan tunnistaa eri ilmatilan osissa. Esitys linkittyy myös Fintrafficin ja muiden toimijoiden digitalisaatiohankkeisiin. Digitalisaatiohankkeiden tarkoituksena on tuottaa käyttäjilleen ilmatilannekuvaa mm. ilmatilavarauksista ja ilmaliikenteestä miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun turvallisuuden parantamiseksi ja sujuvoittamiseksi. U-Space toiminnan viitekehys edellyttää turvallista ja tehokasta integrointia miehitetyn ilmailun, ATM-palvelujen ja ANS-palveluntarjoajien sekä asianomaisten viranomaisten välillä.

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

Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja Traficomin ilmailumääräyskokoelmassa. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston kotisivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille ja muille ilmatilamuutosten sidosryhmille.