

OPS M1-1: Suomessa sovellettavat lentosäännöt

Määräysmuutoksen tausta ja säädösperusta

Määräysmuutoksen tarkoituksena on päivittää vuonna 2018 annettu määräys, joka koskee EU:n yhteisten lentosääntöjen (SERA-asetus¹) soveltamista Suomessa. Ensinnäkin täsmennetään vaatimusta määräyksen soveltamisesta miehittämättömään ilmailuun, koska soveltamisalakohdassa viitattu kansallinen määräys OPS M1-32 ei enää ole voimassa, ja SERA-asetuksen soveltamisesta miehittämättömään ilmailuun säädetään sen sijasta komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2019/947 (droneasetus²). Lisäksi on todettu tarvetta päivittää sotilasilmailun poikkeuksia lentosäännöistä siltä osin kuin ne koskevat miehittämättömää sotilasilmailua.

Määräyslunoksesta ehdotetaan uuden transponderikoodin 7400 käyttöönottoa ilmaisemaan kauko-ohjatun ilma-aluksen ohjausyhteyden katkeamista (lost C2 link). SERA-asetuksen liitteen kohta SERA.13005 b) 2) antaa kansallisille toimivaltaisille viranomaisille mahdollisuuden määrätä näiden transponderikoodien käytöstä toisin kuin asetuksessa vaaditaan, myös siviili-ilmailussa. Toiseksi ehdotetaan Remote-etuliitteen käyttöönottoa miehittämättömän ilma-aluksen avauskutsussa lennonjohdolle (SERA.14065 a)5) ja c)4)); tällaisen etuliitteen lisäämistä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAOn standardeihin valmistellaan parhaillaan. Lisäksi on todettu tarvetta tietyille poikkeuksille, jotka johtuvat miehittämättömän ilma-aluksen rajallisesta visuaalisesta kyvykkyydestä tai muusta vaikeudesta noudattaa lentopaikalla sovellettavia yleisiä sääntöjä ja toimintamalleja.

Määräyksen ajantasaisuus on tarkistettu myös muilta osin, ja siihen on tehty eräitä tarkennuksia ja selvennyksiä. Muutoksessa on otettu huomioon SERA-asetukseen edellisen määräyspäivityksen jälkeen tulleet muutokset, siltä osin kuin säännöksissä jätetään harkinnanvaraa kansallisille toimivaltaisille viranomaisille. Asetusta on muutettu viime määräyspäivityksen jälkeen seitsemän kertaa, mutta muutoksia määräykseen on ollut tarpeen tehdä vain muutosasetusten 2020/469, 2023/1772 ja 2024/404 johdosta.

Muutetun määräyksen säädösperustana on ilmailulain (864/2014) 5 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetun standardin edellyttämät lentosääntöjä koskevat tarkemmat määräykset siitä, miten Euroopan unionissa annettuja lentosääntöjä sovelletaan Suomessa. Toiseksi säädösperustaan kuuluu ilmailulain 57 §, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa turvallisuuden edellyttämiä tarkempia määräyksiä mm. lennon suunnittelusta ja valmistelusta sekä lennon suorittamisesta ja toiminnasta lennon aikana.

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. Ilmailulain 178 §:n nojalla on rangaistavaa ilma-aluksen päällikölle lain 57 §:ssä asetettujen, lennon valmistelua ja suorittamista koskevien velvollisuuksien rikkominen. Ilmailulain 57 §:n mukaan ilma-aluksen päällikön on huolehdittava mm. siitä, että lento suoritetaan turvallisesti sekä säännösten ja määräysten mukaisesti.

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 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947, annettu 24 päivänä toukokuuta 2019, säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä (EUVL L 152, 11.6.2019, s. 45–71)

Lisäksi lentosääntöjen vastaisesta toiminnasta voi koitua hallinnollisia seuraamuksia. Lentomiestien henkilölupien sekä ilmoituksen- tai luvanvaraista lentotoimintaa harjoittaviin organisaatioihin sovellettavista hallinnollisista seuraamuksista säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 31 luvussa. Niihin kuuluvat huomautus ja varoitus (245 §) sekä viime kädessä luvan peruuttaminen taikka toiminnan rajoittaminen tai kieltäminen (242 ja 249 §).

Määräysmuutoksen valmistelu

Määräysmuutos käynnistettiin 8.3.2024 julkaistulla määräyshankepäättöksellä. Se on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Määräyslunnoksesta järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi noin viisi viikkoa kestävä lausuntokierros.

Lausuntopalaute

(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)

Arvio määräysmuutoksen vaikutuksista

Vaatimusten päivittäminen edistää lentoturvallisuutta ja miehittämättömän sotilas-ilmailun toimintaedellytyksiä. Uuden transponderikoodin käyttöönotto helpottaisi lennonjohdon toimintaa, koska sen avulla mahdollisen häiriön luonteesta saadaan tarkempi tieto. Koodin 7400 käyttöönoton ansiosta lennonjohto saisi heti tiedon RPAS-ilma-aluksen ohjaus- ja hallintayhteyden katkeamisesta, jolloin ei enää olisi tarvetta kauko-ohjaajan ja lennonjohdon välisille puhelinsoitoille tilanteen selvittämiseksi. Nykyisessä mallissa sekä ohjausyhteyden katketessa että radiohäiriötilanteessa on käytetty samaa koodia 7600. Koodi 7400 olisi yksinomaan RPAS-ilma-alusten käytössä, mikä auttaisi myös esimerkiksi lentopelastuskeskusta tunnistamaan, että kyseessä on miehittämätön ilma-alus.

Vastaavasti Remote-etuliitteen käyttö parantaisi tilannetietoisuutta sekä lennonjohdon että muiden ilmatilankäyttäjien näkökulmasta, sillä lentosuunnitelmasta lennonjohtajan tutkanäytölle välittyvistä tiedoista ei automaattisesti käy ilmi, onko kyseessä miehitetty vai miehittämätön ilma-alus. Tämä tieto auttaisi lennonjohtajia ja muita ilmatilan käyttäjiä huomioimaan RPAS-ilma-aluksen erityiset toiminnalliset ominaisuudet ja sitä kautta myös kyseisen ilma-aluksen johtamista koskevat erityissäännöt.

Ehdotetuilla muutoksilla ei ole merkittäviä kustannusvaikutuksia. Uuden transponderikoodin käyttöönotto edellyttää Fintraffic Lennonvarmistukselta pienehköä päivitystä lennonvarmistusjärjestelmiin ja toimintaohjeisiin. Myös muut toimintamallien muutokset on huomioitava palveluntarjoajan toimintaohjeissa.

Määräyksellä ei odoteta olevan vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen tai tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1, EU:n yhteisten lentosääntöjen soveltaminen Suomessa: Määräyksen soveltamisalaa on päivitetty miehittämättömän ilmailun osalta. SERA-asetuksen 2 artiklan 95 a kohdan mukaan "lennokilla" tarkoitetaan sellaista miehittämättömää ilma-alusta, leluilma-aluksia lukuun ottamatta, jonka operatiivinen massa ei ylitä toimivaltaisen viranomaisen asettamia raja-arvoja, joka pysyy lennossa ilmakehässä ja jota käytetään ainoastaan näytöksiin tai vapaa-ajan toimintaan. Muista säädöksistä, kuten EU:n droneasetuksesta 2019/947, tämä harrastetoimintaan käytettävien lennokkien ja ammattikäyttöisten miehittämättömien ilma-alusten välinen erottelu kuitenkin on poistettu. Tästä syystä kohdasta 1.1 on poistettu maininta siitä, ettei lennokkeihin sovelleta EU:n yhteisiä lentosääntöjä eikä tätä määräystä.

Nykyisin SERA-lentosääntöjen soveltamisesta miehittämättömään siviili-ilmailuun säädetään droneasetuksen 7 artiklassa. Sen 2 kohdan mukaan miehittämättömillä

ilma-alusjärjestelmillä kategoriassa "erityinen" harjoitettavaan toimintaan sovelletaan SERA-asetuksessa vahvistettuja sovellettavia (*applicable*) operatiivisia vaatimuksia. Saman artiklan 3 kohdan mukaan miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä kategoriassa "sertifioitu" harjoitettavaan toimintaan sovelletaan SERA-asetuksessa, komission lentotoiminta-asetuksessa (EU) N:o 965/2012 ja komission asetuksessa (EU) N:o 1332/2011 vahvistettuja sovellettavia operatiivisia vaatimuksia. Koska EASA-asetuksessa (EU) 2018/1139 (johdanto-osan 34. lauseke) ja droneasetuksessa (johdanto-osan 27. lauseke) myös lennokit katsotaan miehittämättömiksi ilma-aluksiksi, ei voida enää yksiselitteisesti todeta, ettei lentosääntöjä sovellettaisi lennokkeihin.

Kohdassa 1.1 on siviili-ilmailun lisäksi mainittu erikseen valtion ilmailu, koska joissakin yhteyksissä valtion ilmailu erotetaan tavanomaisesta siviili-ilmailusta. Esimerkiksi kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/1949) 3 artiklan mukaan sopimus koskee siviili-, mutta ei valtion ilma-aluksia, ja valtion ilma-aluksiksi katsotaan sotilas-, tulli- ja poliisi-ilma-alukset. EASA-asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa asetuksen soveltamisalasta suljetaan pois ilma-alukset ja niiden moottorit, potkurit, osat, irralliset varusteet ja ilma-alusten etäohjauslaitteet, silloin kun niitä käytetään sotilas-, tulli- tai poliisitoiminnassa, etsintä- ja pelastuspalvelussa, palontorjunnassa, rajavalvonnassa, rannikkovartioidinnassa taikka niihin verrattavassa olevassa toiminnassa tai palvelussa, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuudet saanut elin tai jota suoritetaan sen puolesta yleisen edun nimissä jäsenvaltion valvonnassa ja vastuulla, sekä henkilöstö ja organisaatiot, jotka osallistuvat tällaisilla ilma-aluksilla suoritettavaan toimintaan tai palveluun. Ilmailulaissa on vastaava 'valtion ilmailun' määritelmä, kuitenkin niin että sotilasilmailu määritellään erikseen ja sille asetetaan erillisiä tarkennuksia ja poikkeuksia lain säännöksistä.

Kohdasta 1.3 on poistettu viittaus kumottuun kansalliseen ilmailumääräykseen OPS M1-32 kauko-ohjatun ilma-aluksen ja lennokin lennättämisestä. Nykyisin lentosääntöjen soveltamisesta miehittämättömään siviili-ilmailuun säädetään edellä mainitun droneasetuksen 7 artiklassa. Valtion miehittämättömästä ilmailusta taas on annettu erillinen kansallinen määräys OPS M1-35.

Kohdassa 1.4 on rajattu määräyksen OPS M1-1 soveltamista miehittämättömään ilmailuun. Määräystä ei sovelleta tavanomaiseen avoimessa tai erityisessä kategoriassa harjoitettavaan miehittämättömään ilmailuun. Määräyksen vaatimukset koskevat vain sellaisia siviili- tai sotilastoimintaan käytettäviä RPAS-ilma-aluksia (*Remotely Piloted Aircraft System*) eli miehittämättömiä ilma-aluksia, jotka ovat tyyppihyväksytyjä tai sertifioituja, ja joita ohjataan kauko-ohjausasemalta ja lennetään mittarilentosääntöjen (IFR) mukaisesti. Määräys koskee ainoastaan näiden toimintaa valvotussa ilmatilassa ja lennonjohtopalvelun alaisena. Puolustusvoimat antaa määräykset muiden sotilasilmailuun käytettävien miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien osalta.

Kohta 2, Yhteisiä lentosääntöjä täydentävät Liikenne- ja viestintäviraston määräykset: Kohtaan 2.1 on selvyuden vuoksi lisätty maininta, että kohdassa 2 määrätyt poikkeukset ja täydennykset koskevat sekä siviili-ilmailua, valtion ilmailua että sotilasilmailua. Kohdan 3 vaatimukset taas koskevat pelkästään sotilasilmailua. Jos jotain myös 2 kohdassa käsiteltyä SERA-asetuksen kohtaa on sotilasilmailun osalta tarkennettu tai siitä on määrätty eri tavalla kohdassa 3, noudatetaan sotilasilmailun osalta kohdassa 3 määrättyä.

Kohtaan 2.8.3 on SERA-asetuksen kohdan SERA.4001 b) 5) osalta lisätty maininta, että lentosuunnitelman esittämisestä ennen lentoa valtakunnanrajan yli ei ole Suomessa määrätty toisin. Kyseisen asetuskohdan mukaan lentosuunnitelma on esitettävä ennen jokaista lentoa valtakunnanrajan yli, elleivät asianomaiset valtiot ole toisin määränneet. Tämä kohta ei ole muuttunut edellisen määräysmuutoksen jälkeen, mutta tätä asetuskohtaa koskeva kannanotto on jäänyt aiemmasta määräyksestä puuttumaan.

Kohtiin 2.9 ja 2.10 on lisätty tarkennus, jonka mukaan ilma-aluksen päällikön nimi on ilmoitettava lentosuunnitelmassa kohdassa SERA.4005 a) 15) ja SERA.4010 d) tarkoitettuina muina tietoina. Tämä on vähimmäisvaatimus, joten muitakin tietoja voidaan ilmoittaa tarpeen mukaan. Kuten kohdassa SERA.4010 d) todetaan, lentosuunnitelmassa on oltava soveltuvin osin tiedot kaikista muistakin kuin nimenomaisesti mainituista seikoista silloin, kun toimivaltainen viranomainen on niin määrännyt tai kun lentosuunnitelman esittäjä muutoin pitää sitä tarpeellisena.

Kohdan 2.14 sanamuotoa on korjattu. Koska kohdan SERA.5010 a) mukaan erityis-VFR-lentoja lähialueella voidaan lähtökohtaisesti suorittaa vain päiväsaikaan, ellei toimivaltainen viranomainen toisin salli, kohdassa mainitaan että Suomessa erityis-VFR-lennot ovat sallittuja myös yöllä kyseisestä asetuskohdasta poiketen.

Kohtaan 2.18 on lisätty maininta siitä, että kohdan SERA.6005 a) 2) osalta ei ole määrätty avauskutsussa lähetettäväksi muita tietoja. Kyseisen asetuskohdan mukaan ilma-aluksen ohjaajan on ennen saapumista radiovyöhykkeelle lähetettävä asianmukaisella yhteydenpitokanavalla avauskutsu, joka sisältää kutsun kohteena olevan aseman nimen, kutsumerkin, ilma-alustyyppin, sijainnin, lentokorkeuden, lennon aikomukset ja muut toimivaltaisen viranomaisen määräämät tiedot. Kyseisen kohta ei ole edellisen määräysmuutoksen jälkeen muuttunut, mutta siihen ei ole aiemmin otettu määräyksessä kantaa.

Kohtaan 2.28.1 SSR-transponderin A-moodin koodeista lisättäisiin miehittämättömän ilmailun osalta uusi vaatimus, jonka mukaan RPAS-ilma-aluksen ohjaajan on valittava koodi 7400 ilmaisemaan ohjaus- ja hallintayhteyden (C2 link) katkeamista. Kyseessä olevan asetuskohdan SERA.13005 b) 2) mukaan ilma-aluksen ohjaajan on koodeja koskevien ATS-ohjeiden puuttuessa valittava koodi 2000 tai jokin toinen koodi toimivaltaisen viranomaisen määräysten mukaisesti. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO valmistelee saman transponderikoodin käyttöönottoa osoittamaan miehittämättömän ilma-aluksen ohjaus- ja hallintayhteyden katkeamista. ICAOn standardit kuitenkin koskevat vain kansainvälisiä lentoja. Koodi 7400 on jo nykyisellään käytössä samaan tarkoitukseen ainakin Yhdysvalloissa.

Koodin 7400 käyttöönoton ansiosta lennonjohto saa ohjausyhteyden katkeamistilanteen (LC2L) heti tietoonsa, eikä tarvetta kauko-ohjaajan ja lennonjohdon välisille puhelinsoitoille tilanteen selventämiseksi enää olisi toisin kuin nykyisessä mallissa, jossa sekä LC2L- että radiohäiriötilanteessa on käytetty samaa koodia 7600. Koodi 7400 on täysin spesifi koodi nimenomaan RPAS-ilma-aluksille, jolloin sen käyttö auttaisi myös esimerkiksi lentopelastuskeskusta tunnistamaan, että kyseessä on miehittämätön ilma-alus. Tämä koodi olisi käytössä samaan tarkoitukseen sekä siviili- että sotilasilmailussa.

Kohtaan 2.33.3 on lisätty toinen uusi miehittämätöntä ilmailua koskeva vaatimus. Sen mukaan lennonjohtopalvelua saavan RPAS-ilma-aluksen ensimmäisen kutsun ATS-yksikölle on sisällettävä etuliite "Remote" ennen kutsumerkkiä. Kyseessä olevan asetuskohdan SERA.14065 a) 5) mukaan ellei lennonvarmistuspalvelusta vastaava palveluntarjoaja ole toisin määrännyt ja toimivaltainen viranomainen toisin hyväksynyt, ensimmäisen kutsun ATS-yksikölle ilma-aluksen ja maa-aseman välisen puheviestintäkanavan vaihtamisen jälkeen on sisällettävä lennonvarmistuspalvelusta vastaavan palveluntarjoajan vaatimat ja toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät lisätiedot.

Suomessa Traficom on hyväksynyt Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n toimintameneelmiin sisältyneen esityksen Remote-etuliitteen käyttöönotosta päätöksellään TRAFICOM/89328/05.00.11.01/2024, ja menettely vahvistetaan tällä määräysmuutoksella. Ensimmäisen kutsun jälkeen ATS-yksikkö voi joko jatkaa etuliitteen käyttämistä, tai sen jälkeen kun viestintäyhteys on tyydyttävästi muodostettu eikä minikäänlaista sekaannusta ole odotettavissa, lopettaa sen käytön harkintansa mukaan. Vaatimus vastaa ICAO Annex 10:een luonnosteltua tekstiä.

Radiopuhelinliikenteessä Remote-etuliitteen käyttöönoton tarkoituksena on indikoida taktisella tasolla lennonjohtajalle ja myös muille samalla radiotaajuudella toimiville ilmatilan käyttäjille, että kyseessä on kauko-ohjattu miehittämätön ilma-alus. Remote-etuliite toimii turvaverkkona siten, että lennonjohtaja muistaa sen avulla paremmin soveltaa RPAS:iin kohdistuvia erityisvaatimuksia. Myös samalla radiojaksolla toimivat muut ilmatilankäyttäjät saavat etuliitteen käytön ansiosta tiedon siitä, että ilmatilassa toimii miehittämätön ilma-alus, johon kohdistuu tiettyjä erityisvaatimuksia. Remote-etuliite olisi käytössä sekä siviili- että sotilasilmailussa.

Kohtaan 2.33.4 on lisätty edellä kuvattua vastaava vaatimus Remote-etuliitteestä lähilennonjohtopalvelua saavan RPAS-ilma-aluksen ensimmäisen kutsun osalta.

Kohtaan 2.37 on lisätty maininta siitä, että vapaatekstiviestielementtien käyttö CPDLC-viesteissä on hyväksyttävää. Kyseessä olevan kohdan SERA.15015 c) mukaan jos käyttöön otettu CPDLC-viestisarja ei mahdollista erityisolosuhteista viestimistä, toimivaltainen viranomainen voi lentotoiminnan harjoittajia ja muita ilmailiikennepalvelujen tarjoajia kuultuaan päättää, että vapaatekstiviestielementtien käyttö on hyväksyttävää. Tällaisissa tapauksissa asianomaisen toimivaltaisen viranomaisen on määriteltävä näyttömuoto, käyttötarkoitus ja attribuutit kullekin vapaatekstiviestielementille. Edellä olevasta SERA-asetuksen säännöksestä huolimatta Traficom katsoo, että viranomaisen sijasta ilmailiikennepalvelun tarjoaja voisi määrittää vapaatekstiviestielementtien näyttömuodon, käyttötarkoituksen ja attribuutit ja ilmoittaa ne ilmailukäsikirjassa (AIP). Tällöinkin määritykset tulevat viranomaisen hyväksyttäväksi komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2017/373 vaadittujen muutoksenhallintamenetelmien kautta, ja muutostarkastelussa arvioidaan myös vaikutuksia sidosryhmiin. Lisäksi ehdotetuista muutoksista on kuultava lentotoiminnan harjoittajia sekä tarvittaessa muita ilmailiikennepalvelun tarjoajia, kuten kohdassa SERA.15015 c) vaaditaan. Suomessa vapaatekstiviestielementtien käyttöönotto ei käytännössä vielä ole ajankohtaista, koska kaikissa järjestelmissä ei ole siihen valmiutta.

Kohtaan 2.38 on lisätty toteamus, että CPDLC-viestien takaisinluvusta puheyhteydellä ei ole määrätty toisin eli niiden takaisinlukua ei vaadita. Ilmailiikennepalvelun tarjoaja voi kuitenkin pyytää takaisinlukua, jos katsoo sen tarpeelliseksi. Kyseisen asetuskohtan SERA.15020 a) mukaan ellei toimivaltainen viranomainen toisin ilmoita, CPDLC-viestien takaisinlukua puheyhteydellä ei vaadita.

Kohdassa 2.42 otetaan kantaa kaikkiin kohtiin, joissa SERA-asetuksen lisäyksessä 6 jätetään kansallisille viranomaisille harkinnanvaraa. Lisäys 6 on uudistettu kokonaan muutosasetuksessa (EU) 2024/404³, joka on tältä osin tullut sovellettavaksi 1. toukokuuta 2024.

Lisäyksen 6 kohdan 2.2, ATS-tietojen syöttöohjeet, osalta todetaan että Suomessa vaaditaan täytettäväksi myös lentosuunnitelmalomakkeen kohta 19 (*Supplementary information*) kokonaisuudessaan. Asetuksen mukaan on täytettävä lentosuunnitelmalomakkeen kohdat 7–18 ja, jos toimivaltainen viranomainen niin vaatii tai jos se muutoin katsotaan tarpeelliseksi, kohta 19 jäljempänä esitetyllä tavalla.

Lentosuunnitelmalomakkeen kohtaan 8 (*Flight rules / Type of flight*) on merkittävä lennon laatua osoittava kirjain siten kuin lisäyksessä 6 ohjeistetaan. Asetuksessa vaaditaan merkitsemään yksi seuraavista kirjaimista osoittamaan lennon laatua, jos toimivaltainen viranomainen sitä vaatii: S – aikataulunmukainen lento; N – ei-aikataulunmukainen lento; G – yleisilmailu; M – sotilasilmailu; X – muu kuin johonkin yllä olevaan kategoriaan kuuluva lento.

³ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/404, annettu 30 päivänä tammikuuta 2024, täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta ICAOn määräysten päivitysten, radioviestintäyhteyden katkettessa käytettävän menettelyn viimeistelyn ja mainitun asetuksen liitteen täydennyksen poistamisen osalta (EUVL L, 2024/404, 11.4.2024)

Lentosuunnitelmalomakkeen kohdan 15 (*Cruising speed / Level / Route*) osalta lisäyksen 6 kohdassa 15 b) tarkoitettujen matkalentokorkeuksien sekä kohdassa 15 c) tarkoitettujen ATS-reittien ulkopuolella suoritettavien lentojen määrä- ja reitti-kohtien ilmoittamisen osalta viranomaisen ei ole Suomessa määrännyt noudatettavaksi vaihtoehtoisia vaatimuksia. Asetuksessa vaaditaan merkitsemään matkalentokorkeus lennettävän reitin alkuosuutta tai sen koko osuutta varten seuraavasti:

- lentopintana kirjaimella F, jota seuraa kolme numeroa (esim. F085; F330), tai
- toimivaltaisen viranomaisen niin määrätessä standardi-ilmakehään ja metrijärjestelmään perustuvana lentopintana kymmeninä metreinä kirjaimella S, jota seuraa neljä numeroa (esim. S1130), tai
- korkeutena keskimääräisestä merenpinnasta satoina jalkoina kirjaimella A, jota seuraa kolme numeroa (esim. A045; A100), tai
- korkeutena keskimääräisestä merenpinnasta kymmeninä metreinä kirjaimella M, jota seuraa neljä numeroa (esim. M0840), tai
- valvomattomien VFR-lentojen osalta kirjaimilla VFR.

Lentosuunnitelmalomakkeen kohdan 18 (*Other information*) osalta Suomessa ei aseteta lisävaatimuksia SERA-asetuksen lisäyksessä 6 vaadittuihin tietoihin ja merkintöihin nähden, ellei ilmaliikennepalvelun tarjoaja pidä muiden tietojen ilmoittamista tarpeellisena. Lisäyksessä 6 määritellään tämän kohdan osalta käytettäväksi erilaisia lyhenteitä, joiden avulla annettaviin tietoihin liittyy monilta osin kansallisille viranomaisille jätettyä harkinnanvaraa ("sitien kuin toimivaltainen viranomaisen vaatii" / "mikäli toimivaltainen viranomaisen niin määrää").

Yleisesti Traficom toteaa, että SERA-asetuksen lisäyksen 6 muutokset vastaavat täysin ICAOn lentosuunnitelman mallia, jota Suomessa on aiemminkin noudatettu. Käytännössä muutokset eivät siis muuta tähän asti noudatettua menettelyä, vaan lentosuunnitelmalomakkeesta täytetään edelleen samat kohdat. Näin ollen Traficom katsoo, ettei lomakkeella vaadittavista tiedoista ole lähtökohtaisesti tarvetta määrätä toisin. Toisaalta ilmaliikennepalvelun tarjoaja voisi vaatia lomakkeelle merkitäviksi kaikki lisätiedot, joita se pitää tarpeellisina, jolloin sen tulisi huolehtia mahdollisten lisävaatimusten julkaisusta.

Kohta 3, Sotilasilmailun poikkeukset lentosäännöistä: SERA-lentosääntöjä ei sovelleta sotilasilmailun operatiiviseen ilmaliikenteeseen, joten sitä koskevat vaatimukset ovat kokonaan kansallisia. Tämän määräyksen kohdan 1 mukaisesti niiden soveltaminen on kuitenkin ulotettu niin siviili-ilmailuun, valtion ilmailuun kuin sotilasilmailuunkin. Yksinomaan sotilasilmailussa noudatettavista poikkeuksista ja täydennyksistä määrätään kohdassa 3.

Kohtaan 3.1 on lisätty miehittämättömän sotilasilmailun osalta vaatimus, että RPAS-ilma-aluksella harjoitettavassa sotilasilmailussa on noudatettava mittarilentosääntöjä (IFR). Tällainen toiminta on myös suoritettava valvotussa ilmatilassa paikallisten lennonjohdon ohjeiden ja työmenetelmien mukaisesti.

Perusteena näille rajauksille ja vaatimuksille on, että perinteisen ilma-aluksen ohjaajaan verrattuna RPAS-ilma-aluksen ohjaajan visuaalinen havainnointikyky on rajoittunutta. Tämän lisäksi mahdollisten kameroiden sekä ohjaus- ja hallintayhteyden viiveiden vuoksi katsotaan turvallisemmaksi suorittaa RPAS-ilma-aluksen operaatiot mittarilentosäännöin ja lennonjohtopalvelun alaisena kohdissa 3.14 - 3.17 esitetyin täydennyksin. Täydennyksillä on tarkoitus rajata pois kauko-ohjaajan näköhavaintoihin perustuvat porrastamisen ja/tai erossa pysymisen keinot, jolloin lennonjohto vastaisi aina riittävän etäisyyden säilymisestä RPAS-sotilasilma-aluksen ja miehitetyn ilma-aluksen välillä.

Kohtaan 3.14 on lisätty maininta siitä, että sotilasilmailussa, kun osallisena on RPAS-ilma-alus, porrastetaan luokan D ilmatilassa IFR-lennot sekä muihin IFR-lentoihin että VFR-lentoihin ja erityis-VFR-lentoihin. Liikenneilmoituksia voidaan antaa tarvittaessa.

Kohtaan 3.15 on lisätty vaatimus, jonka mukaan sotilasilmailussa, kun osallisena on RPAS-ilma-alus, porrastetaan sekä luokan C että D ilmatilassa IFR-lennot muihin IFR-lentoihin, VFR-lentoihin ja erityis-VFR-lentoihin. Lisäksi mainitaan, että RPAS-ilma-alusta ei voida selvittää säilyttämään omaa porrastusta.

Kohtaan 3.16 on lisätty maininta siitä, että kun osallisena on RPAS-sotilasilma-alus, pyörreanaporrastuksia tulee soveltaa kohdan SERA.8012 a) mukaisesti.

Kohtaan 3.17 on lisätty kieltö käyttää näköhavaintoihin perustuvia ehdollisia selvityksiä silloin, kun osallisena on RPAS-sotilasilma-alus.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys on tarkoitus antaa syksyllä 2024.

Määräyksestä viestiminen

Lausuntokierroksesta ja määräyksen valmistumisesta viestitään sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja viraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston kotisivuilla ja sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille.

LIITTEET:

Kommenttikooste *(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)*