

OPS M1-28: Vaara-alueet

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Määräysmuutoksen tarkoituksena on tehdä vuodelle 2024 esitetyt muutokset määräyksen OPS M1-28 liitteeseen 1, jossa esitetään pysyvät, rajoittamattoman ajan voimassa olevat vaara-alueet koordinaatteina. Itse määräystekstiin ei ole tehty muutoksia.

Vaara-alue on alue, jonne ilma-aluksen päällikön harkinnan mukaan voidaan lentää, mutta alueen status kertoo, että sillä voi olla ilmailulle vaarallista toimintaa. Ilmailulle vaarallisen toiminnan harjoittaminen edellyttää vaara-alueen aktivoimista. Vaara-alueita koskevaa ilmailumääräystä ja sen liitettä tulee aina lukea yhdessä ilmailulain, ilmatilan hallintaa ohjaavan käsikirjan (ASM-toimintakäsikirja) sekä Suomen ilmailukäsikirjan (AIP) kanssa kokonaiskuvan saamiseksi.

Vaara-alueella tapahtuva toiminta voi olla vaaraksi myös muulle ilmailulle kuin ilma-alusten lentämiselle, kuten laskuvarjohyppy- tai varjoliitotoiminnalle. Määräyksessä on kuitenkin pitäydytty EU:n yhteisten lentosääntöjen (SERA)¹ mukaisessa määritelmässä, jonka mukaan vaara-alueella tarkoitetaan rajoitetaan määrättyä ilmatilaa, jossa voi määräaikoina tapahtua lennolla oleville ilma-aluksille vaarallista toimintaa. Vaara-alueet on silti syytä huomioida myös muun ilmailutoiminnan suunnittelussa.

Vaara-alueita varataan muun muassa puolustusvoimien, purjelentojen, hätäraketiammuntojen ja miehittämättömien ilma-alusten käyttöön. Vaara-alueella tapahtuvaa toimintaa voi olla esimerkiksi miehittämättömän ilma-aluksen käyttäminen näköyhteyden ulkopuolella (nk. BVLOS-toiminta). Toiminnasta miehittämättömillä ilma-aluksilla säädetään EU-asetuksessa 2019/947² sekä määrätään kansallisesti valtion miehittämättömän ilmailun osalta määräyksessä OPS M1-35. Näissä vaatimuksissa lähtökohtana on, että miehittämätön ilma-alus väistää muita ilma-aluksia. Pääsäännöstä voidaan kuitenkin poiketa toimittaessa erikseen varatulla alueella, kuten vaara-alueella.

Nyt tehtävät muutokset perustuvat Puolustusvoimien esityksiin. Puolustusvoimat on esittänyt nykyisen vaara-alueen EFD154 UPINNIEMI ylärajan nostoa korkeudesta 1300FT MSL korkeuteen 2500FT MSL siten, että vaara-alue EFD154 jaetaan kahteen osa-alueeseen. Niistä A-alueen ylärajana säilyy korkeus 1300FT MSL, ja B-alueen uusi yläraja on 2500FT MSL. Toiseksi Puolustusvoimat esitti nykyisen rajoitusalueen EFR76 MÄKILUOTO ja vaara-alueen EFD107 KATAJALUOTO yhteisen kulmapisteen koordinaatin korjausta siten, että kulmapiste ja sivuraja ovat yhteneväiset. Muutos ei aiheuta merkittäviä sivurajamuutoksia. Alueille annetaan uudet numerotunnukset (nykyisten EFR76 ja EFD107 poisto). Korjaustarpeen syynä on, että nykyinen alueiden yhteinen kulmapiste ei ole kiinni aluevesirajassa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräyksen ilmailulain (864/2014) 11 c §:n nojalla. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä tai päätöksellä voidaan osoittaa tilapäisesti alle vuoden pituiseksi määräajaksi vaara-alueeksi alue,

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).

jossa vaihtelevasti määräaikoina saatetaan harjoittaa ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavaa toimintaa. Toiseksi säädösperustana on ilmailulain 57 §, jonka perusteella virasto voi antaa turvallisuuden edellyttämiä tarkempia määräyksiä muun muassa 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, tai 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 peruutus väliaikaisesti tai pysyvästi.

Määräyksen valmistelu

Ilmatilarakenteita päivitetään vuosittain ASM-toimintakäsikirjassa kuvatun menettelyn mukaisesti. ASM-toimintakäsikirja on ilmailulain 107 §:ssä tarkoitettu ilmatilan hallintaa ohjaava käsikirja, joka sisältää ilmatilan joustavan käytön menetelmät. Sen mukaisesti ilmailun sidosryhmät ovat voineet esittää muutosesityksiä ilmatilarakenteisiin 15.5.2023 mennessä.

Toimitettujen muutosesitysten pohjalta Fintraffic Lennonvarmistus Oy on valmistellut vuodelle 2024 ilmatilapaketin. Vaara-alueiden muutosten lisäksi paketissa käsitellään myös ehdotetut muutokset mm. ilmailun rajoitusalueisiin, tilapäisiin ilmatilavarausalueisiin (TRA), radiovyöhykkeisiin (RMZ) ja transponderivyöhykkeisiin (TMZ). Rajoitusalueiden ja ADIZ-alueiden muutokset julkaistaan valtioneuvoston asetuksessa ilmailulta rajoitetuista alueista (930/2014), jonka valmistelusta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö, minkä lisäksi ilmatilamuutoksia tehdään Traficomin päätöksillä. Radiovyöhykkeet julkaistaan Traficomil mailumääräyksessä OPS M1-17 ja transponderivyöhykkeet ilmailumääräyksessä OPS M1-31.

Määräyksen muutoshanke käynnistettiin 11.10.2023 julkaistulla määräyshankepäättöksellä. Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Nyt tehtävät muutokset perustuvat Puolustusvoimien esityksiin.

Määräyksellä perustettavista uusista ja muutettavista vaara-alueista järjestettiin sidosryhmien kuulemiseksi lausuntokierros vuoden 2023 ilmatilamuutospaketin yhteydessä 19.10.-22.11.2023.

Lausuntopalaute

Vaara-alueita koskevaan määräykseen ei saatu sen sisältöön vaikuttavia lausuntoja. Ilmatieteen laitos, puolustusministeriö, Rajavartiolaitos ja sisäministeriö ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa asiaan. Puolustusvoimat totesi lausunnossaan, että Ilmavoimien esikunnan operatiivinen osasto on ollut Puolustusvoimien edustajana mukana koostamassa ilmatilarakenteen muutosesityksiä ja esitykset noudattavat valmistelutyössä laadittua kokonaisuutta, joten ne ovat Puolustusvoimien kannalta hyväksyttävissä.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Vaara-alueiden muuttaminen edellyttää muutoksia ilmailukarttoihin, minkä johdosta Fintraffic Lennonvarmistus Oy uusii ne. Ilmailijoille aiheutuu kustannuksia uusien karttojen hankkimisesta. Kunkin alueen ilmailukartta maksaa muutamia kymmeniä euroja.

Vaara-alueen EFD154 UPINNIEMI ylärajan nosto vastaa Puolustusvoimien miehittämättömän ilmailun tarpeisiin. Toiseksi alueen jako kahteen eri ylärajoin olevaan osa-alueeseen auttaa varmistamaan Helsinki-Vantaan lähestymislennonjohdon toimintaedellytykset; kun vaara-alueen toinen osa on matalampi, se ei ulotu valvottuun ilmatilaan eikä siihen ole tarvetta porrastaa. Rajoitusalueen EFR76 MÄKILUOTO ja vaara-alueen EFD107 KATAJALUOTO yhteisen kulmapisteen koordinaatin korjaus ei aiheuta merkittäviä muutoksia vaara-alueen sivurajaan.

Vaara-alueella saa ilma-aluksen päällikön harkinnan mukaan lentää, mutta silloin kun vaara-alue on aktivoituna, on otettava huomioon että siellä saattaa tapahtua lennolla oleville ilma-aluksille vaarallista toimintaa. Näin ollen pysyvien vaara-alueiden perustaminen tai muuttaminen ei suoraan rajoita alueella toimivien ilmailukerhojen ja lentopaikkojen toimintaa, mutta toimintojen yhteensovittaminen on huomioitava lennonvalmistelussa.

Vaara-alueet toteutetaan niiden toimijoiden esityksestä, jotka harjoittavat kyseisellä alueella ilmailulle mahdollisesti vaaraa aiheuttavaa toimintaa. Alueet varmistavat osaltaan lentoturvallisuutta, kun lentäjät saavat tiedon tällaisesta toiminnasta ja vaara-alueet merkitään ilmailukarttoihin. Muutoksella ei ole vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan muutoin kuin siltä osin, että vaara-alueiden muutoksista on tiedotettava. Määräyksellä ei ole vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Puolustusvoimien esityksestä nykyisen vaara-alueen EFD154 UPINNIEMI ylärajana nostetaan korkeudesta 1300FT MSL korkeuteen 2500FT MSL siten, että vaara-alue EFD154 jaetaan kahteen osa-alueeseen. Niistä A-alueen ylärajana säilyy korkeus 1300FT MSL, ja B-alueen uusi ylärajana on 2500FT MSL. Muutoksen tarkoituksena on mahdollistaa tarvittava Puolustusvoimien MUAS- ja MRUAS-toiminta (miehittämätön sotilasilmailu) sekä taata Helsinki-Vantaan lähestymislennonjohdon toimintaedellytykset.

Toiseksi Puolustusvoimien esityksestä korjataan nykyisen rajoitusalueen EFR76 MÄKILUOTO ja vaara-alueen EFD107 KATAJALUOTO yhteisen kulmapisteen koordinaatti siten, että kulmapiste ja sivuraja ovat yhteneväiset. Muutos ei aiheuta merkittäviä sivurajamuutoksia. Alueille annetaan uudet numerotunnukset ja poistetaan nykyiset tunnukset EFR76 ja EFD107. Korjaustarpeen syynä on, että alueiden yhteinen kulmapiste ei aiemmin ollut kiinni aluevesirajassa, jolloin alueet ulottuivat kansainväliselle merialueelle. ICAO:lta on varmistettu, että korjaus ei edellytä kansainvälisen tason State Letter -koordinaatiota, vaan muutos on editoriaalinen.

Määräyksen aikataulu

Muutettu määräys annetaan alkuvuodesta 2024 ja se tulee voimaan AIRAC-päivänä 18.4.2024, jolle muutkin ilmatilamuutokset keskitetään.

Määräyksestä viestiminen

Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja Traficomil mailumääräyskokoelmassa. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille ja muille ilmatilamuutosten sidosryhmille.