

OPS M1-28: Vaara-alueet

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Määräysmuutoksen tarkoituksena on tehdä vuodelle 2025 esitetyt muutokset määräyksen OPS M1-28 liitteeseen 1, jossa esitetään pysyvät, rajoittamattoman ajan voimassa olevat vaara-alueet koordinaatteina. Itse määräystekstiin ei ehdoteta 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 miehittämättömien ilma-alusten lennättäminen 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 tehtäväksi suunnitellut muutokset perustuvat useiden eri toimijoiden esityksiin. Ilmasotakoulu on ehdottanut perustettavaksi UAS-toimintaa varten kaksi uutta vaara-aluetta, KIVIKANGAS ja RUMMAKKO. Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos ehdottavat itäisen vaara-alueen EFD300 sivurajan muuttamista pohjoisessa siten, että Ivalon lentoaseman lähestymisalue (EFIV TMA) rajautuisi alueen ulkopuolelle, sekä vaara-alueen ylärajan nostoa korkeuteen 4000 FT AMSL. Rannikkolaivasto esittää Pansion tukikohdan tilapäisen vaara-alueen EFD873 PANSIO muuttamista pysyväksi vaara-alueeksi, koska alueella on pysyvä tarve miehittämättömien lennokkien lennätystoiminnalle. Ilmatieteen laitoksen ehdotuksesta tilapäiset vaara-alueet PALLAS ja JOKIOINEN muutettaisiin pysyviksi vaara-alueiksi, ja vastaavasti Nokia Solutions and Networks Oy:n hakemuksesta perustettaisiin pysyvä vaara-alue BÄTVIK. Nokia ja VTT ovat jättäneet yhteishakemuksen pysyvän vaara-alueen OULU EAST perustamisesta, sillä alueella suoritetaan BVLOS-lentotoimintaa miehittämättömällä ilma-aluksella ja toiminta on vakiintunut. Lisäksi Suomen Ilmailuliitto ry (SIL) on ehdot-

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).

tanut muutoksia Oripään vaara-alueisiin siten, että osa-alueet EFD164D ja EFD164E poistettaisiin ilmatilan selkiyttämiseksi, koska niille ei ole enää tarvetta.

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, 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 menetelyn 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 15.5.2024 mennessä.

Toimitettujen muutosesitysten pohjalta Fintraffic Lennonvarmistus Oy on valmistellut ilmatilamuutospaketin vuodelle 2025. Vaara-alueiden muutosten lisäksi paketissa käsitellään myös ehdotetut muutokset mm. ilmailun rajoitusalueisiin, tilapäisiin erillisvarausalueisiin (TSA), radiovyöhykkeisiin (RMZ) ja transponderivyöhykkeisiin (TMZ). Rajoitusalueiden ja TSA-alueiden muutokset tullaan julkaisemaan valtioneuvoston asetuksessa ilmailulta rajoitetuista alueista (930/2014), jonka valmistelusta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö, minkä lisäksi ilmatilamuutoksia toteutetaan Traficommin päätöksillä. Radiovyöhykkeet julkaistaan Traficommin ilmailumääräyksessä OPS M1-17 ja transponderivyöhykkeet ilmailumääräyksessä OPS M1-31.

Määräyksen muutoshanke käynnistettiin 22.10.2024 julkaistulla määräyshankepäätöksellä. Määräysluonnos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Nyt tehtäväksi suunnitellut muutokset perustuvat useiden eri tahojen esityksiin.

Määräyksellä perustettavista uusista ja muutettavista vaara-alueista järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi lausuntokierros vuoden 2025 ilmatilamuutospaketin yhteydessä. Lopulliset päätökset vaara-alueiden muutoksista tehdään saatujen lausuntojen perusteella. Muiden aiemmin perustettujen vaara-alueiden osalta ei ole nyt tarkoitus lausua.

Lausuntopalaute

(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)

Arvio määräyksen vaikutuksista

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

Suurin osa nyt ehdotettavista vaara-alueiden muutoksista on sellaisia, joissa aiemmin tilapäisenä perustettu vaara-alue muutettaisiin pysyväksi, koska toiminta alueella on vakiintunut (Pallas, Jokioinen, Oulu East, Båtvik, Pansio). Muutos keventäisi toimijoiden hallinnollista taakkaa ja Traficomin työmäärää, kun näitä vaara-alueita ei enää tarvitsisi uusina vuosittain. Muutoksilla myös osin yksinkertaistettaisiin ilmarakenteita vaara-alueita yhdistämällä.

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.

Määräysmuutoksella ei ole vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

- *Vaara-alueen EFD300 ITÄINEN VAARA-ALUE poisto ja uuden vaara-alueen EFD400 ITÄINEN VAARA-ALUE perustaminen*

Rajavartiolaitos on esittänyt perustettaviksi kolme uutta vaara-alueita miehittämättömän ilmailun tarpeisiinsa ADIZ-vyöhykkeellä. Suunnittelutyön yhteydessä on yhteisymmärryksessä päädytty ehdottamaan Rajavartiolaitokselle jo perustetun vaara-alueen EFD300 muuttamista siten, että uudet aluetarpeet täytettäisiin nostamalla vaara-alueen EFD300 yläraja korkeudesta 1000FT SFC korkeuteen 4000FT AMSL. Samassa yhteydessä vaara-alueen EFD400 sivurajoja muutettaisiin siten, että vaara-alue sijoittuu EFIV TMA:n ulkopuolelle.

- *Pysyvien vaara-alueiden EFD167A ja EFD167B PALLAS perustaminen*

Ilmatieteen laitos on esittänyt uutta pysyvää vaara-alueita Kittilän alueelle tieteellistä tutkimus- ja kokeilutoimintaa varten. UAS-toiminta tapahtuisi sallivalla UAS-ilmatilavyöhykkeellä, ja mikäli UAS-toimintaa on näköyhteyden ulkopuolella (BVLOS) ja/tai yli 120 metrin korkeudessa, tällainen toiminta vaatii ilmailun vaara-alueen perustamisen ja sen aktivoinnin. Vastaava alue on aikaisemmin perustettu tilapäisenä vaara-alueena Traficomien päätöksellä. Nyt kun toiminta alueella on vakiintunut, Ilmatieteen laitos on esittänyt pysyvää vaara-alueita oman hallinnollisen taakkansa ja Traficomien työmäärän pienentämiseksi. Suunnittelutyön yhteydessä on päädytty ehdottamaan perustettavaksi yhden alueen sijaan kaksi eri osa-alueita, jotta Kittilän (EFKT) ilmaliikenne saataisiin priorisoitua vaara-alueen toimintoihin nähden joustavasti. Kahden osa-alueen mallissa vaara-alueen toiminta voitaisiin keskittää toiselle osa-alueelle IFR-liikenteen aikana, ja näin koko vaara-alueen toimintaa ei tarvitsisi keskeyttää tai rajoittaa.

Vaara-alueet on tarkoitus aktivoida vain tarpeen mukaan.

- *Pysyvän vaara-alueen EFD168 JOKIOINEN perustaminen*

Ilmatieteen laitos on esittänyt uutta pysyvää vaara-aluetta Jokioisiin tieteellistä tutkimus- ja kokeilutoimintaa varten samoin perustein kuin edellä Kittilän alueen osalta. Vaara-alue on tarkoitus aktivoida vain tarpeen mukaan.

- *Pysyvien vaara-alueiden EFD169A, B, C, D, E ja F OULU EAST perustaminen*

VTT on esittänyt yhteistyössä Nokia Solutions and Networks Oy:n ja Oulun yliopiston kanssa uusia pysyviä vaara-alueita tutkimus- ja kokeilutoimintaa varten. Myös nämä alueet on aikaisemmin perustettu tilapäisinä vaara-alueina Traficomien päätöksellä. Perusteena on UAS-toiminta sallivalla UAS-ilmatilavyöhykkeellä, joka edellä kuvatuin edellytyksin vaatii ilmailun vaara-alueen perustamisen ja sen aktivoinnin. Vaara-alueet on tarkoitus aktivoida vain tarpeen mukaan.

- *Pysyvien vaara-alueiden EFD170A-, B-, C- ja D BÄTVIK perustaminen*

Nokia Solutions and Networks Oy on esittänyt uusia pysyviä vaara-alueita tutkimus ja kokeilutoimintaa varten samoin perustein kuin edellä. Vaara-alueet on tarkoitus aktivoida vain tarpeen mukaan.

- *Pysyvän vaara-alueen EFD171 PANSIO perustaminen*

Rannikkolaivasto on esittänyt pysyvää vaara-aluetta miehittämättömien lennokkien lennätystoiminnalle Pansion tukikohtaan alueella sekä operatiivisiin että koulutuslisiin tarkoituksiin. Vastaava alue on aikaisemmin perustettu Traficomien päätöksellä tilapäisenä vaara-alueena. Vaara-alue vastaa Rannikkolaivaston tarpeita jatkossakin, joten vaara-alueen perustaminen pysyvänä pienentäisi toistuvista hakemuksista Puolustusvoimille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa sekä Traficomien työmäärää.

Toimintatapamalli vaara-alueen käytöstä on sovittu Turun lennonjohdon ja Rajavartiolaitoksen päivystyshelikopterioorganisaatioiden kanssa jo tilapäisen vaara-alueen aikana, ja toiminta on kuvattu myös Rannikkolaivaston lennätyspalveluohjeessa.

- *Uusien vaara-alueiden EFD172 KIVIKANGAS ja EFD173 RUMMAKKO perustaminen*

Ilmasotakoulu on esittänyt pysyviä vaara-alueita miehittämättömien lennokkien lennätystoimintaa sekä varusmiesten koulutustoimintaa varten Tikkakoskelle. Vaara-alueet on tarkoitus aktivoida vain niinä aikoina, kun lennonjohto on kiinni.

- *Vaara-alueiden EFD164D ja E poistaminen*

Suomen Ilmailuliiton esityksen mukaan vaara-alueet poistettaisiin tarpeettomina ilmatilan selkiyttämiseksi.

Määräyksen aikataulu

Muutettu määräys annetaan maaliskuussa 2025 ja se tulee voimaan AIRAC-päivänä 17.4.2025, jolle muutkin ilmatilamuutokset keskitetään.

Määräyksestä viestiminen

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

LIITTEET:

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)