

OPS M1-17: Radiovyöhykkeet

Määräyksen tausta ja säädöspерusta

EU:n yhteisten lentosääntöjen eli asetuksen (EU) N:o 923/2012¹ (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 maaseman välistä puheviestintää ja muodostettava tarvittaessa kaksisuuntainen viestintäyhteys, ellei lennonvarmistuspalvelun tarjoaja ole toisin määrännyt kyseisen ilmatilan osalta (liitteen kohta SERA.6005 (a)(1)).

Tällä muutoskirjoksella uusien radiovyöhykkeiden perustamista ovat esittäneet Fintraffic Lennonvarmistus Oy Kauhavan lentopaikalle (EFKA), Kiikala Säätiö ry Kiikalan lentopaikalle (EFIK), Redstone Aero Oy Pyhtään Redstonen lentopaikan (EFPR) alueelle ja Sodankylä Airport Technical Service Oy Sodankylän lentopaikalle (EFSO).

Määräyksen säädöspерustana on ensinnäkin ilmailulain (864/2014) 3 §, jossa Liikenne- ja viestintävirasto nimetään EASA-asetuksessa (EU) 2018/1139² (aiemmin 216/2008) sekä sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkoitetuksi toimivaltaiseksi kansalliseksi viranomaiseksi. Myös SERA-asetus on annettu EASA-asetuksen nojalla. Toiseksi säädöspерustaan 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 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. Il-

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 asetukset (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)

mailulain 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.

Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Määräyshanke käynnistettiin 21.9.2021 julkaistulla määräyshankepäätöksellä. Muutoksessa on huomioitu toimijoiden esittämät tarpeet uusiksi radiovyöhykkeiksi. Nyt tehtäväksi suunnitellut muutokset perustuvat Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n, Kiikala Säätiön, Redstone Aero Oy:n ja Sodankylä Airport Technical Service Oy:n esityksiin.

Määräyksellä perustettavista uusista radiovyöhykkeistä järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi lausuntokierros ns. ilmatilamuutospaketin yhteydessä 19.10. - 23.11.2021. Lopulliset päätökset uusien radiovyöhykkeiden perustamisesta tehdään saatujen lausuntojen perusteella.

Lausuntopalaute

(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)

Arvio määräyksen vaikutuksista

Uusien radiovyöhykkeiden perustaminen edistäisi lentoturvallisuutta ja eri lentotoimintamuotojen turvallista yhteensovittamista kyseisillä lentopaikoilla.

Muutokset rajoittaisivat radiottomien ilma-alusten lentämistä näillä alueilla. Suomen ilmailukäsikirjan (AIP Finland) osan GEN 1.5 kohdan 4 mukaisesti ilmaliikennepalveluelin voi kuitenkin myöntää poikkeuslupia radiovaatimuksesta VFR-lentoja varten ilma-aluksille, joilla ei ole mahdollisuutta kaksipuoliseen radioliikenteeseen ATS-elimen kanssa. Käytännössä valtaosassa ilma-aluksia on jo radiovarustus, lukuun ottamatta esimerkiksi varjoliitimiä, joten laitevaatimuksella ei odoteta olevan merkittävää vaikutusta asiakkaiden toimintaan.

Käsitteellinen ilmailuradio on hinnaltaan yleensä muutaman sataa euroa, asennettuna noin tuhat euroa. Ilmailuradion käyttäjällä on oltava Traficomien myöntämä kelpuutus ilmailuradioviestinnän hoitamiseen (rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus). Kyseessä on lupakirjaan merkittävä kelpuutus, josta Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1452/2019, uusin muutos 509/2021) mukaan peritään 180 euron maksu. Kelpuutuksen saamiseksi vaaditaan koulutus, josta määrätään kansallisessa ilmailumääräyksessä TRG M1-11, Koulutus rajoitettua radiopuhelimenhoitajan kelpuutusta varten, sekä ilmailuohjeessa TRG T1-17. Kurssin voi suorittaa etäopiskeluna verkossa noin 90 euron hintaan.

Ilmailutoiminnassa käytettävällä radiolähettimellä puolestaan pitää olla Traficomien myöntämä radiolupa. Radioluvasta peritään taajuusmaksua, joka on ilma-alukseen kiinteästi asennetuista radiolaitteista noin 20-60 euroa/vuosi ja kannettavasta noin 20 euroa/vuosi.

Uusien radiovyöhykkeiden perustaminen edellyttää Fintraffic Lennonvarmistukselta ilmailukarttojen ja ilmailukäsikirjan (AIP) päivittämistä. Ilmailijoille aiheutuu kustannuksia uusien ilmailukarttojen (ANC-karttojen) hankkimisesta, sillä kunkin alueen ilmailukartta maksaa muutamia kymmeniä euroja. Viranomaisen on tiedotettava uusista radiovyöhykkeistä ja tarpeen mukaan tehtävä toiminnasta turvallisuusarviot.

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

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1, Määräyksen tarkoitus ja soveltamisala: Kohdassa kuvataan, että määräyksen tarkoituksena on nimetä Suomen lentotiedotusalueelle (Helsinki FIR) perustetut radiovyöhykkeet. Toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuus nimetä ilmatilavyöhykeitä, joilla ilma-aluksessa on oltava radiolaite ja sen käyttö on pakollista, perustuu EU:n yhteisten lentosääntöjen liitteen kohtaan SERA.6005 a).

Samoin kuin SERA-lentosääntöjä, määräystä sovelletaan yleistä ilmaliikennettä harjoittaviin ilmatilan käyttäjiin ja ilma-aluksiin. Yleisen ilmaliikenteen käsite on määriteltä ns. SES-puiteasetuksessa (EY) N:o 549/2004³ seuraavasti: "yleisellä ilmaliikenteellä [tarkoitetaan] siviili-ilma-alusten ja valtion ilma-alusten (kuten sotilas-, tulli- ja poliisikäytössä olevien ilma-alusten) toimintaa, kun kyseinen toiminta toteutetaan ICAO:n menettelyjen mukaisesti". Näin ollen lentosääntöjä ja radiovyöhykkeitä sovelletaan myös sotilasilmailuun ja valtion ilmailuun siltä osin kuin niissä noudatetaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n määrittämiä lentomenetelmiä. Kansallisen määräyksen OPS M1-1, Suomessa sovellettavat lentosäännöt, mukaan EU:n yhteisiä lentosääntöjä noudatetaan Suomessa niin siviili- kuin sotilasilmailussakin, mutta määräyksessä annetaan niihin tiettyjä poikkeuksia ja täydennyksiä.

Määräystä OPS M1-17 ei sovelleta miehittämättömään ilmailuun. Tämä rajausta johdetaan siitä, että kohdassa SERA.6005 a) oleva vaatimus ilma-alusten ja maa-aseman välisen puheviestinnän kuuntelusta ja tarvittaessa kaksisuuntaisen viestintäyhteyden muodostamisesta koskee VFR-lentoja, jotka liikennöivät ilmatilaluokkien E, F tai G osissa, sekä IFR-lentoja, jotka liikennöivät ilmatilaluokkien F tai G osissa, jotka toimivaltaisen viranomaisen on nimennyt radiovyöhykkeeksi. Koska mainittu VFR- ja IFR-lennon käsitteet eivät sovellu miehittämättömään ilmailuun, on tulkittu, ettei radiovyöhykkeitäkään ole tarkoitettu siihen sovellettavaksi. Miehittämättömää ilmailua varten voidaan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947⁴ (ns. droneasetus) 15 artiklan mukaisesti perustaa kieltäviä, rajoittavia ja sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä, joista Suomessa säädetään ilmailulain (864/2014) 11 a ja 11 b §:ssä. Näistä on annettu ilmailumääräys OPS M1-29. UAS-ilmatilavyöhykkeen ehdoissa voidaan tarvittaessa edellyttää ilmailuradion käyttöä.

Kohta 2, Radiovyöhykkeiden nimeäminen ilmatilaan: Suomen lentotiedotusalueella sijaitsevien radiovyöhykkeiden luetteloon on ehdotettu lisättäväksi neljä uutta radiovyöhykettä, jotka sijoittuisivat Kauhavan, Kiikalan, Pyhtään ja Sodankylän lentopaikoille. Määräyksessä ilmoitettaisiin radiovyöhykkeiden koordinaatit ja korkeusraajat.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy on esittänyt radiovyöhykkeen perustamista Kauhavan lentopaikalle suojaamaan lentopaikalle suunnitteilla olevia mittarilähestymismenetelmiä siten, että varmistetaan edellytykset mittarilentomenetelmää suorittavan ja muun liikenteen tilannetietoisuuden ylläpitämiselle sekä tarvittaessa kaksisuuntaisen radioyhteyden muodostamiselle.

Kiikala Säätiö ry:n mukaan Helsinki-Malmin lentopaikan sulkeuduttua liikenteeltä vuoden 2022 alussa ilmailutoimintaa on siirtynyt sieltä etupäässä Nummelan, Hyvinkään ja Kiikalan lentopaikoille. Tämä on näkynyt Kiikalassa mm. läpilaskuharjoittelun voimakkaana vilkastumisena sekä laskuvarjohyppytoiminnan aktivoitumisena.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhdenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1–9)

⁴ 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 Kiikalassa on ajoittain vilkasta liitovarjotoimintaa sekä lennokkitoimintaa ja dronetoimintaa. Kiikalan rullauksiella on myös ajoittain ajoneuvotestaustoimintaa. Näistä syistä Kiikala Säätiö ry katsoo, että aktiivisempi radion käyttö vähentäisi riskitilanteita ja helpottaisi toiminnan yhteensovittamista, ja esittää radiovyöhykkeen perustamista Kiikalan lentopaikalle.

Redstone Aero Oy:n mukaan Pyhtään uuden lentokentän toiminta ja kehittyminen edellyttävät vuorovaikutusta ilmatilan käytön järjestelyistä. Redstone Aero Oy esittää radiovyöhykkeen perustamista Pyhtään Redstonen lentopaikan alueelle, sillä lentopaikalla harjoitettavien eri toimintamuotojen turvallinen yhteensovittaminen edellyttää kaksipuolista radioyhteyttä.

Sodankylä Airport Technical Service Oy esittää radiovyöhykkeen perustamista lentopaikkaa ympäröivään ilmatilaan IFR-lähestymismenetelmien loppu- ja keskeytetyn lähestymisen menetelmien suojaamiseksi. Radiovyöhykkeen suunnittelussa on huomioitu Puolustusvoimien käytössä olevien vaara-, rajoitus- ja tilapäisten erillisvarausalueiden (TSA) vaikutukset ASM-toimintakäsikirjan ja sen liitteiden mukaisesti niin pitkälti kuin mahdollista. Alueen yläraja mahdollistaisi lähestyvälle IFR-liikenteelle kaksipuolisen radioyhteyden luomisen muun liikenteen kanssa ennen alkulähestymiskorkeuden jättämistä ja alueelle saapumista. Lentopaikan ja -menetelmien tulevia käyttäjiä olisivat alueen matkailua ja elinkeinoelämää tukeva liike- ja yksityislentotoiminta, valtion ilmailu, pelastus- ja ambulanssilentotoiminta sekä testaus- ja tutkimuslentotoiminta. Lentomatkustuksen kysynnän elpymässä on tarkoitus selvittää myös syöttöliikenteen mahdollisuutta.

Kohta 3, Poikkeukset: Kohdassa viitataan ensinnäkin SERA-lentosääntöjen 4 artiklaan, jonka mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat joko omasta aloitteestaan tai toimijoiden hakemuksesta myöntää yksittäisille toimijoille tai tietyn tyyppistä toimintaa harjoittaville poikkeuksia yleishyödyllistä toimintaa sekä sen koulutusta ja harjoittelua varten. Tällaista yleishyödyllistä toimintaa ovat:

- a) poliisi- ja tullitehtävät;
- b) liikenteenvalvonta- ja takaa-ajotehtävät;
- c) viranomaisten suorittamat tai valtuuttamat ympäristövalvontatehtävät;
- d) etsintä- ja pelastustoimet;
- e) lääkintälennot;
- f) evakuoinnit;
- g) palontorjunta;
- h) valtionpäämiesten, ministerien ja vastaavien valtion virkamiesten lentojen turvallisuuden varmistaminen.

Toiseksi kohta SERA.6005 a) 1) antaa lennonvarmistuspalvelun tarjoajalle mahdollisuuden määrätä poikkeuksia ilma-alusten ja maa-aseman välisen puheviestinnän kuuntelua ja kaksisuuntaista viestintäyhteyttä koskevista vaatimuksista. Tällaiset poikkeukset esitetään Suomen ilmailukäsikirjan osassa GEN 1.5. Sen mukaan johdetulla VFR-lennolla olevan ilma-aluksen tulee olla varustettu vähintään yhdellä radiolaitteella kaksipuolista radioliikennettä varten ao. ATS-elimien kanssa, kun lento tai sen osa suoritetaan a) ilmatilaluokissa B, C, D; tai b) radiovyöhykkeellä (RMZ); tai c) tunnistusvyöhykkeellä (ADIZ). Edellä mainituissa ilmatilan osissa suoritettavia VFR-lentoja varten ao. ATS-elin voi kuitenkin myöntää poikkeusluvan ilma-aluksille, joilla ei ole mahdollisuutta kaksipuoliseen radioliikenteeseen ATS-elimien kanssa.

Määräyksen aikataulu

Määräysmuutoksen on tarkoitus tulla voimaan AIRAC-päivänä 21.4.2022, jolle muutkin ilmatilamuutokset keskitetään.

Määräyksestä viestiminen

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

LIITTEET:

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)