

OPS M1-17: Radiovyöhykkeet

Määräyksen tausta ja säädösperusta

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 viranomaisen nimeää radiovyöhykkeet (*Radio Mandatory Zone*, RMZ). Suomessa toimivaltaiseksi viranomaiseksi on ilmailulain 3 §:ssä säädetty Liikenne- ja viestintävirasto.

SERAn määritelmän mukaan (2 artiklan 106 kohta) radiovyöhykkeellä ilma-aluksessa on oltava radiolaite ja sen käyttö on pakollista. Radiovyöhykkeeksi nimeyillä 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 maaseaman välistä puheviestintää ja muodostettava tarvittaessa kaksisuuntainen viestintäyhteys, ellei lennonvarmistuspalvelun tarjoaja ole toisin määrännyt kyseisen ilmatilan osalta (liitteen kohta SERA.6005 (a)(1)).

Tällä muutokierroksella uuden radiovyöhykkeen perustamista esitti Nummelan Lentokenttäyhdistys ry Nummelan lentopaikalle (EFNU), siellä käytössä olevan mittarilähestymismenetelmän suojaamiseksi. Lisäksi Suomen Ilmailuliitto ry (SIL) esitti Kiikalan lentopaikan (EFIK) radiovyöhykkeen ylärajaa laskettavaksi korkeuteen 4000 FT MSL muiden ilmatilankäyttäjien aloitteesta. Muutokset on tehty esitysten mukaisesti.

Määräyksen säädösperustana 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 säädösperustaan 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, joita ovat huomautus tai varoitus sekä viime kädessä lupakirjan peruuttaminen 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 15.5.2023 mennessä.

Toimitettujen muutosesitysten pohjalta Fintraffic Lennonvarmistus Oy on valmistellut vuodelle 2024 ilmatilapaketin. Radiovyöhykkeiden muutosten lisäksi paketissa käsitellään myös ehdotetut muutokset mm. ilmailun rajoitusalueisiin, tilapäisiin ilmatilavarausalueisiin (TRA), transponderivyöhykkeisiin (TMZ) ja vaara-alueisiin. Rajoitusalueiden ja ADIZ-alueiden muutokset julkaistaan valtioneuvoston asetuksessa ilmailulta rajoitetuista alueista (930/2014), jonka valmistelusta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö, minkä lisäksi ilmatilamuutoksia tehdään Traficommin päätöksillä. Vaara-alueet julkaistaan Traficommin ilmailumääräyksessä OPS M1-28 ja transponderivyöhykkeet ilmailumääräyksessä OPS M1-31.

Määräyksen muutoshanke käynnistettiin 11.10.2023 julkaistulla määräyshankepäättöksellä. Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n esitysten pohjalta. Nyt tehtävät muutokset perustuvat Nummelan Lentokenttäyhdistyksen ja Suomen Ilmailuliiton ehdotuksiin.

Ehdotetuista radiovyöhykkeistä ja niiden muutoksista järjestettiin sidosryhmien kuulemiseksi lausuntokierros vuoden 2024 ilmatilamuutospaketin yhteydessä 19.10.-22.11.2023.

Lausuntopalaute

Radiovyöhykkeitä koskevan määräyksen sisältöä kommentoivat lausuntokierroksella ilmailuharrastajien yhdistys Suomen Ilmailuliitto ry (SIL) sekä liikennelentäjiä edustava Suomen Lentäjaliitto ry (FPA). SIL piti Kiikalan lentopaikan RMZ-vyöhykettä tarpeettomana, koska vastaavaa vyöhykettä ei ole monilla vilkkaammillakaan lentopaikoilla, eikä Kiikalassa myöskään ole käytössä mittarilähestymismenetelmää. SIL esitti Kiikalan RMZ-vyöhykkeen poistamista, tai ainakin sen ylärajan alentamista korkeuteen 2500FT sekä alueen rajojen siirtämistä lähemmäksi Kiikalan lentopaikkaa. FPA taas puolsi ehdotettujen radiovyöhykkeiden perustamista. Sen mukaan radiovyöhykkeet tulisi määrittää kaikille lentopaikoille, joille on käytössä mittarilähestyminen. Lisäksi kaikkien lentoasemien, joille on käytössä mittarilähestyminen, tulisi olla radiovyöhykkeitä myös lennonjohdon tai AFIS-palvelun ollessa suljettu.

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.

Saadut lausunnot sekä Liikenne- ja viestintäviraston vastaukset niihin ilmenevät tarkemmin liitteenä olevasta kommenttikoosteesta.

Arvio määräyksen vaikutuksista

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

Muutokset rajoittavat 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 ATSelemen kanssa. Käytännössä valtaosassa ilma-aluksia on jo radiovarustus, lukuun ottamatta esimerkiksi varjoliitimiä, joten laitevaatimuksella ei odoteta olevan merkittävää vaikutusta asiakkaiden toimintaan.

Käsiikäyttöinen 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 (1255/2021, uusin muutos 434/2023) 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.

Ilmailutoiminnassa käytettävällä radiolähettimellä puolestaan pitää olla Traficomien myöntämä radiolupa, josta peritään taajuusmaksua. Ilmailun VHF-radiopuhelimen vuosittainen taajuusmaksu on noin 20 euroa kannettavasta laitteesta, ja ilma-alukseen kiinteästi asennetuista radiolaitteista noin 20-40 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 2, Radiovyöhykkeiden nimeäminen ilmatilaan: Suomen lentotiedotusalueella sijaitsevien radiovyöhykkeiden luetteloon lisätään yksi uusi radiovyöhyke, joka sijoittuu Nummelan lentopaikalle (EFNU). Määräyksessä ilmoitetaan radiovyöhykkeen koordinaatit ja korkeusrajat SFC – 2500 FT MSL. Vyöhyke on perustettu Nummelan lentokenttäyhdistyksen aloitteesta, ja sen tarkoituksena on suojata lentopaikalla käytössä olevaa mittarilähestymismenetelmää. Radiovyöhyke varmistaa edellytykset mittarilentomenetelmää suorittavan ja muun liikenteen tilannetietoisuuden ylläpitämiselle sekä tarvittaessa kaksisuuntaisen radioyhteyden muodostamiselle.

Toiseksi SIL esitti Kiikalan lentopaikan (EFIK) radiovyöhykkeen ylärajan laskemista korkeuteen 4000FT MSL muiden ilmatilankäyttäjien aloitteesta. Kiikalan lentopaikalle alun perin perustetun radiovyöhykkeen yläraja on FL95. Muutos on tehty esityksen mukaisesti.

Kohta 3, Poikkeukset: Maininta lennonvarmistuspalvelun tarjoajan kohdan SE-RA.6005 myöntämistä poikkeuksista on muutettu yleiseksi viittaukseksi Suomen ilmailukäsikirjan (AIP) kohtaan GEN 1.5, jossa kuvataan poikkeukset radiovaatimuksesta. Tämä johtuu siitä, että lennonvarmistuspalvelun tarjoaja ei voi myöntää

poikkeuksia valvomattomaan ilmatilaan, jossa esimerkiksi Nummelan lentopaikan RMZ-vyöhyke sijaitsee.

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 Traficom in ilmailu-määräyskokoelmassa. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilma ilun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille ja muille ilmatilamuutosten sidosryhmille.

LIITTEET:

Kommenttikooste