

Suomessa sovellettavat lentosäännöt (OPS M1-1)

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Määräys annetaan ilmailulain (864/2014) 5 §:n nojalla. Komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2016/1185 (myöhemmin "asetus") muutetaan EU:n yhteisiä lentosääntöjä (SERA, komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012 yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä). Asetus on julkaistu 21. heinäkuuta 2016.

SERA:ssa on annettu toimivaltaiselle viranomaiselle (Suomessa Trafi) mahdollisuus määrätä eräistä SERA:aan sisältyvistä seikoista kansallisesti. Tällaisista seikoista määrätään Suomessa ilmailumääräyksellä OPS M1-1.

Määräyksen tarkoituksena on tehdä asetuksen edellyttämät muutokset 11.11.2014 annettuun lentosääntöjä koskevaan ilmailumääräykseen. Tässä hankkeessa huomioidaan asetuksen 18. elokuuta 2016 ja 12. lokakuuta 2017 sovellettavaksi tulleet muutokset.

Sotilasilmailun osalta määräykseen ehdotetaan sotilasilmailua sujuvoittavia muutoksia (kohdat 3.11, 3.12 ja 3.15).

Merkittävimmät määräykseen tehtävät muutokset:

- SERA:aan on lisätty uusi jakso 13, joka sisältää määräykset transponderin käytöstä. Vastaavat kansalliset toimintatavat on esitetty OPS M1-1:ssä. Määräykset perustuvat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) julkaisemiin asiakirjoihin (PANS-OPS ja PANS-ATM).
- SERA:an on lisätty myös uusi jakso 14, jossa on säännökset ilmailun radiopuhelinliikenteestä ja siinä käytettävistä sanonnoista. Vastaavat kansalliset toimintatavat on esitetty OPS M1-1:ssä. Sanonnat on tähän saakka julkaistu ilmailumääräyksellä GEN M1-8 ja ilmailuohjeella GEN T1-10, joihin tullaan tekemään tarvittavat muutokset.

Voimassa olevaan määräykseen tehdään myös vähäisiä täsmennyksiä, kielellisiä korjauksia ja numerointimuutoksia.

EASA on julkaissut SERA:n yhteydessä yhteisten lentosääntöjen soveltamiseen liittyvää ohjeistusta (AMC/GM-aineisto). Koska kyseinen aineisto sisältää hyväksyttävät tavat toteuttaa SERA:n vaatimukset sekä ohjeaineiston, Trafi tulee käännettämään ne englannin kielestä.

Päivitystyön yhteydessä arvioidaan tehtävien muutosten osalta mahdollisuus hallinnollisen taakan keventämiseen. Määräys selventää nykytilaa toteuttaen paremman sääntelyn tavoitetta.

Miehittämättömiä ilma-aluksia koskevia määräyksiä on puolestaan omassa määräyksessään OPS M1-32, Kauko-ohjatun ilma-aluksen ja lennokin lennättäminen.

Määräyksellä kumotaan lisäksi ilmailumääräys GEN M1-8, Ilmailun radiopuhelinliikenne (TRAFI/3761/03.04.00.00/2011).

Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu virkatyönä Liikenteen turvallisuusvirastossa.

Sidosryhmillä on mahdollisuus esittää kommentteja määräysmuutoksiin 19.2-19.3 välisenä aikana. Lausuntopyyntö julkaistaan Liikenteen turvallisuusviraston internet-sivuilla ja lähetetään lisäksi kohdennetusti sähköpostijakeluna ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille.

Määräykseen nyt tehdyt muutokset ottavat huomioon paremman sääntelyn vaatimukset mm. kieliasun ja sääntelyn keventämisen osalta. Määräys on kirjoitettu niin, että siinä otetaan kantaa kansalliseen tilanteeseen kaikissa kohdissa, joissa SERA antaa kansalliselle viranomaiselle oikeuden antaa poikkeavia tai täydentäviä määräyksiä. Näin on toimittu myös niissä kohdissa, joissa kansallisia poikkeavia tai määräyksiä ei ole annettu. Tällä ratkaisulla on haluttu selkeyttää määräystä, jotta SERA:a tulkitsevan ilmailijan ei tarvitse etsiä mahdollisia lisäyksiä muista määräyksistä.

Määräysmuutoksen yhteydessä kumotaan GEN M1-8 ja ilmailuohjeeseen GEN T1-10 tul-laan tekemään tarvittavat muutokset.

Euroopan lentoturvallisuusvirasto on julkaissut SERA:n yhteydessä yhteisten lentosääntöjen soveltamiseen liittyvää ohjeistusta (AMC/GM-aineisto). Koska kyseinen aineisto sisältää hyväksyttävät tavat toteuttaa SERA:n vaatimukset sekä ohjeaineiston, Trafi tulee kääntämään ne englannin kielestä.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Merkittävimmät vaikutukset asiakkaiden toimintaan seuraavat suoraan asetuksesta.

Määräysmuutoksella ajantasaistetaan sovellettavia vaatimuksia ja pyritään selkeyttämään asetettuja vaatimuksia. Asiakkaisiin kohdistuvan hallinnollisen taakan ei katsota kasvavan määräysmuutoksen myötä.

Määräysmuutoksella tavoitellaan toimintatapojen yhtenäistämistä Euroopassa, millä arvioidaan olevan myönteinen vaikutus turvallisuuteen.

Määräyshankkeella ei ole vaikutusta viranomaisten toimintaan, talouteen, ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohtaan 2.7 Lentosuunnitelman esittäminen on lisätty alakohta 2.7.3, jossa todetaan, että näkölentosääntöjen (VFR) mukaisessa lentotoiminnassa Suomen lentotiedotusalueella (FIR) voidaan lentosuunnitelma esittää viimeistään 30 minuuttia ennen arvioitua liikkeellelähtöaikaa. Muutos 60 minuutista 30 minuuttiin on tehty SERA.4001 d) kohdan nojalla ja se lisää joustavuutta kotimaan lentotoiminnassa.

Kohdassa 2.11 on poistettu aikaisemmassa versiossa käytetty termi "lentokoneiden", koska kohta koskee kaikkia ilma-aluksia. Lisäksi tekstissä on huomioitu, että Suomessa ei ole käytössä F-luokan ilmatilaa.

Kohdissa 2.12.3-2.12.5 olevaa tekstiä on selkeytetty ja avattu vaatimuksen sisältöä. Lentotoiminnan osalta vaatimuksen sisältö ei ole muuttunut. Viittaukset kumottuun ilmailumääräykseen OPS M4-4 on poistettu.

Kohdan 2.18 Lentosuunnitelman noudattaminen (SERA.8020) alakohta 2.18.3 "SERA.8020 b) (3) Suomessa ei ole määrätty poikkeusta 2 minuutin säännöstä.". Kohdassa aiemmin ollut 3 minuutin sääntö on muutettu SERA-asetuksen mukaiseksi 2 minuutin säännöksi.

Kohdassa 2.22 määrätään SERA.10001 b) kohdan mahdollistamasta poikkeuksesta SERA:n uudesta vaatimuksesta ilmoittaa tilanteesta riippumatta lennonjohdolle 20-40 minuutin välein toiminnan olevan normaalia. Trafi katsoo, että tarpeettomien hälytysten välttämiseksi ilmoitusten vaatiminen ei olisi perusteltua. Lisäksi ilmoitusten vaatimisen katsottaisiin aiheuttavan ylimääräistä kuormitusta lennonjohdolle.

Kohdassa 2.25 viitataan olemassa olevaan transponderivyöhykkeitä koskevaan ilmailumääräykseen OPS M1-31, johon tällä muutoksella ei ole vaikutusta. On syytä huomata, että SERA edellyttää pääsääntöisesti SSR-transponderin käyttöä koko lennon ajan.

Kohdassa 2.26 viitataan SERA.13005:een, joka edellyttää muun muassa koodien 2000 ja 7000 käyttöä SSR-transponderissa, mikä on nykytilanteesta poikkeavaa ja on syytä huomioida. Tilanteessa, jossa lento ei ole ilmaliikennepalvelun alainen, on valittava koodi 7000, mikäli muuta koodia ei ole saatu ATS-yksiköltä.

Kohdassa 2.28 viitataan SERA.14015:een, jonka perusteella Helsinki-Vantaan lentoaseman lennonjohdon ja ilma-aluksen välisessä viestinnässä käytetään yksinomaan englannin kieltä.

Kohdissa 2.31 ja 2.33 viitataan SERA.14065:een ja SERA.14090:een, jotka koskevat ilma-aluksen ilmaliikennepalveluyksikölle osoittaman kutsun sisältöä ja erityisiä viestintämenetelmiä. Osa aikaisemmin pyörreanalokkaan "HEAVY" luokitelluista ilma-aluksista luokitellaan pyörreanalokkaan "SUPER".

OPS M1-1:stä on poistettu kansallinen poikkeus käyttää kutsumerkissä ilma-alusluokkaa (esim. "helikopteri" tai "ultra") korvaamassa kutsumerkin ensimmäistä kirjainta. (SERA.14050 ja GM1 SERA.14050)

Määräyksen aikataulu

Määräyksen on tarkoitus tulla voimaan kevään 2018 aikana.

Määräyksestä viestiminen

Määräyksen valmistelusta ja voimaantulosta tiedotetaan Liikenteen turvallisuusviraston internet-sivuilla <http://www.trafi.fi/ilmailu/saadokset> sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille.