

## Suomessa sovellettavat lentosäännöt (OPS M1-1)

### Määräyksen tausta ja säädösperusta

Komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2016/1185<sup>1</sup> 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. EU:n yhteisiä lentosääntöjä koskeva asetus antaa toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden määrätä eräistä asetukseen sisältyvistä seikoista tarkemmin kansallisesti. Suomessa toimivaltainen viranomainen on määrätty ilmailulaissa ja se on Liikenteen turvallisuusvirasto. Määräys annetaan ilmailulain (864/2014) 5 §:n nojalla.

Määräys rakentuu niin, että ensimmäisessä kappaleessa on määräyksen soveltamisala. Toisessa kappaleessa esitetään kansalliseen toimivaltaan jäävät EU:n yhteisiä lentosääntöjä koskevat kansalliset poikkeukset tai täydentävät määräykset. Kolmannessa kappaleessa määrätään puolestaan sotilasilmailulle myönnettävistä poikkeuksista, joita ei sovelleta siviili-ilmailuun. Sotilasilmailulle myönnettävät poikkeukset perustuvat Puolustusvoimien lentoturvallisuuden hallintaan, jolla varmistetaan, että sotilasilmailulle tässä määräyksessä myönnettyt poikkeukset eivät vaaranna ilmailun turvallisuutta. Ilmailulain 6 §:n mukaan Ilmavoimien komentaja vastaa sotilasilmailun toimeenpanosta ja turvallisuudesta.

EU:n yhteisten lentosääntöjen 4 artiklan mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset voivat joko omasta aloitteestaan tai asianomaisten toimijoiden hakemusten perusteella myöntää yksittäisille toimijoille tai tietyntyyppisistä toimintaa harjoittaville toimijoille poikkeuksia mistä tahansa tämän asetuksen vaatimuksista seuraavan yleishyödyllisen toiminnan ja sen turvalliseen harjoittamiseen tarvittavan koulutuksen osalta: 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. Tähän artiklaan perustuen Liikenteen turvallisuusviraston myöntänyt mm. AND Finlandille poikkeuksen, joka mahdollistaa erityis-VFR-lentojen porrastamisesta luopumisen tietyin edellytyksin (TRAFI/338116/05.00.11.03/2016)

Nyt tehtävän määräysmuutoksen tarkoituksena on tehdä asetusmuutoksen 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 tehdään sotilasilmailua sujuvoittavia muutoksia.

Merkittävimmät määräykseen tehtävät muutokset ovat seuraavat:

- Asetukseen 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).

---

<sup>1</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/1185 täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta yhteisten lentosääntöjen sekä lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevien operatiivisten säännösten päivittämiseksi ja täydentämiseksi (SERA, osa C) sekä asetuksen (EY) N:o 730/2006 kumoamisesta, EUVL L 196 s. 3.

- Asetukseen 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, joista GEN M1-8 kumotaan tarpeettomana ja ilmailuohjetta GEN T1-10 muokataan tarvittavin osin.

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

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

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

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

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

## **Määräyksen valmistelu**

Määräys on valmisteltu virkatyönä Liikenteen turvallisuusvirastossa.

Sidosryhmillä on ollut mahdollisuus esittää kommentteja määräysmuutoksiin 19.2-19.3.2018 välisenä aikana. Lausuntopyyntö on julkaistu Liikenteen turvallisuusviraston internet-sivuilla ([www.trafi.fi](http://www.trafi.fi)) ja se on lähetetty lisäksi kohdennetusti sähköpostijakeluna ilmailun sääntelyn sidosryhmäjakelulistalle ilmoittautuneille. Määräyslunnonkseen ovat esittäneet kommenttinsa Ilmatieteen laitos, Ilmavoimien esikunta sekä ANS Finland. Kommentit ja Liikenteen turvallisuusviraston näkemykset niiden vaikutuksista määräykseen on esitetty perustelumuioston liitteenä olevassa kommenttikoosteessa.

Määräykseen nyt tehdyt muutokset ottavat huomioon paremman sääntelyn vaatimukset mm. kieliasun ja sääntelyn keventämisen osalta. Määräys on kirjoitettu niin, että määräyksessä otetaan kantaa kansalliseen tilanteeseen kaikissa kohdissa, joissa EU:n yhteiset lentosäännöt antavat 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 EU:n yhteisten lentosääntöjä soveltavan ei tarvitse etsiä mahdollisia lisäyksiä enää muista määräyksistä kyseiseen kohtaan.

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

## **Arvio määräyksen vaikutuksista**

Merkittävimmät vaikutukset asiakkaiden toimintaan seuraavat suoraan asetuksesta.

Määräysmuutoksella ajantasaistetaan ja selkeytetään sovellettavia 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

### 1. EU:n yhteisten lentosääntöjen soveltaminen Suomessa

Määräykseen on lisätty uusi *1.3 kohta*, jossa todetaan, että miehittämättömään ilmailuun sovellettavista poikkeuksista määrätään ilmailumääräyksessä OP M1-32, Kauko-ohjatun ilma-aluksen ja lennokin lennättäminen. Viittauksella pyritään selkeyttämään näiden kahden määräyksen suhdetta toisiinsa.

### 2. Yhteisiä lentosääntöjä täydentävät Liikenteen turvallisuusviraston määräykset

Määräyksen *2.7 kohtaan* 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 liikkeellelentoaikaa. Muutos 60 minuutista 30 minuuttiin on tehty SERA.4001 d) kohdan nojalla ja se lisää joustavuutta kotimaan lentotoiminnassa.

Määräyksen *2. 11 kohdasta* 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.

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

Määräyksen *2.18 kohdan* 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.

Määräyksen *2.22 kohdassa* 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.

Määräyksen *2.25 kohdassa* 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.

Määräyksen *2.26 kohdassa* viitataan SERA.13005:een, joka edellyttää muun muassa koodien 2000 ja 7000 käyttöä SSR-transponderissa, mikä on nykytilanteesta poikkeavaa ja on

syötä huomioida. Tilanteessa, jossa lento ei ole ilmaliikennepalvelun alainen, on valittava koodi 7000, mikäli muuta koodia ei ole saatu ATS-yksiköltä.

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

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

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

### 3. Sotilasilmailun poikkeukset lentosäännöistä

Määräykseen lisätään uutena 3.12.2 (radioyhteyttä koskeva vaatimus, SERA.6005 ja lisäys 4), 3.14 (pyörreanaporrastuksen soveltaminen, SERA.8012) ja 3.17 (SSR-transponderin käyttö, SERA.13001) kohdat sekä tarkennetaan määräyksen 3.16 (yhteydenpito, SERA.8035). Poikkeuksilla parannetaan sotilasilmailun toimintaedellytyksiä.

## **Määräyksen aikataulu**

Määräys tulee voimaan 21.9.2018.

## **Määräyksestä viestiminen**

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

## **Liitteet**

Kommenttikooste