



Trafi

Liikenteen turvallisuusvirasto

Ilmailulaki ja EU:n yhteisten lentosääntöjen tuomat säädös- ja määräysmuutokset

Rovaniemi 14.3.2015
Päivi Metsävainio

*Vastuullinen liikenne.
Rohkeasti yhdessä.*

Ilmailulaki 864/2014

- Ilmailulain uudistuksen taustalla:
 - Muuttuneet EU-säädökset
 - Mm. puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen tarpeet
- Trafin tavoitteet ilmailulain osalta:
 - Omat säädöksemme linjassa EU-säädösten kanssa
 - Ei päällekkäisyyksiä
 - Johdonmukaisuus
 - Lupien vähentäminen
 - Ilmatilaan liittyvät muutostarpeet
 - Miehittämättömien ilma-alusten tarpeiden huomioiminen
- Laki (864/2014) on tullut voimaan 13.11.2014

Mikä ilmailulaissa on muuttunut? Uutta:

- Kansallista turvallisuusohjelmaa koskeva säännös:
 - "SMS"-vaatimus myös valtion tasolla tulee ICAOsta.
 - Suomen ilmailun turvaohjelma on julkaistu Trafin sivuilla <http://www.trafi.fi/tietopalvelut/analyysitoiminta>
- Maahuolintapalvelujen tarjoajalta edellytetään turvallisuudenhallintajärjestelmää.
 - Maahuolintapalvelut eivät ole luvanvaraisia
 - EU-asetus maahuolinnasta on ollut valmistelussa (markkinoillepääsy), mutta valmistelu toistaiseksi keskeytetty.

Mikä ilmailulaissa on muuttunut?

Poistoja

- Harrasterakenteisen ilma-aluksen valmistamiseen ei tarvita enää lupaa!
 - ilma-alus, josta vähintään 51 prosenttia rakentaa harrasterakentaja tai omiin tarkoituksiinsa voittoa tavoittelematon harrasteyhdistys.
- Lentotoimintalupapykälät poistuvat – säädetään EU-asetuksissa (huom. Kuumailmapallojen osalta vanhaa lakia noudatetaan, kunnes EU-asetusten noudattaminen niihin käynnistyy).
- Lento-oppilaan lupakirjavaatimus poistuu!
- Lentonäytösten ja lentokilpailujen lupavaatimus kevenee. Lupa tarvitaan vain, kun
 - 1) tilaisuus järjestetään lentoasemalla;
 - 2) ohjelmaan sisältyy taitolentoa; tai
 - 3) mukana on ulkomaalaisia osanottajia.
- Trafi voi antaa määräyksiä lentonäytösten ja lentokilpailujen turvalliseksi järjestämiseksi silloinkin, kun lupaa ei vaadita.

Muita muutoksia

- Viranomaisvastuita on pyritty selkiyttämään
 - Trafi on nimetty EU-asetusten kansalliseksi viranomaiseksi
- Rekisteripykälät on kerätty saman luvun alle
 - Pykälien sisältö vastaa kuitenkin hyvin pitkälle nykyistä lakia.
 - Tiedonluovutusta koskevia pykälä on yhdenmukaistettu Trafin muita rekisterejä vastaaviksi.
- Miehittämättömiä ilma-aluksia koskevaan sääntelyyn on varauduttu
 - Kansainväliset standardit työn alla, EU-säädöksiä ei vielä ole
 - Pykälä valmiina odottamassa, ne eivät tule vielä voimaan vaan odotetaan, että tarkemmista yksityiskohtaisista vaatimuksista saadaan laajempi yhteisymmärrys.
 - Asetuksella voimaan.
 - Lennokki – miehittämätön ilma-alus käsitteen selkeyttäminen
 - Lennokkia käytetään harraste- tai urheilutarkoituksiin.

Taustaa ilmatilan sääntelyn muutoksille

- Taustalla yhtenäinen eurooppalainen ilmatilahanke (Single European Sky)
 - Liikenteen viiveet, korkeat kustannukset – tehottomuus
 - Liikenne kasvaa voimakkaasti - huolena turvallisuus, ympäristö, kapasiteetti ja tehokkuus
- EU:n yhteiset lentosäännöt (Standardised European Rules of the Air, SERA)
 - Korvaa pääosin kansallisen sääntelyn -> **suoraan sovellettavaa**
 - Annettu komission asetuksella (923/2012)
 - Astunut voimaan 4.12.2012
 - Asetus antanut mahdollisuuden 2 vuoden siirtymäaikaan
 - NEFAB (Pohjoiseurooppalainen toiminnallinen ilmatilalohko, jossa Suomen lisäksi ovat osapuolina Latvia, Norja ja Viro) päätti siirtää voimaantuloa 4.12.2014 saakka
 - Suomessa asetusta on sovellettu 13.11.2014 alkaen johtuen ilmatilauudistuksesta ja ICAOn globaalin ilmailutiedotusjärjestelmän päivämäärästä. 13.11.2014 oli lähin asetuksen takarajaa edeltävä nk. AIRAC-päivämäärä.
 - <http://www.trafi.fi/ilmailu/saadokset/eu-saadokset/ilmatila>

EU:n yhteiset lentosäännöt "SERA"

- Säännökset perustuvat hyvin pitkälle Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) standardeihin.
- Tavoitteena yhtenäiset säännöt kaikille eurooppalaisille ilmatilan toimijoille sekä avoimen sääntelyjärjestelmän luominen.
- Sisältää kolmen tasoisia vaatimuksia:
 - Ehdottomat vaatimukset, koskevat kaikkia sellaisenaan
 - Valinnaiset, päätösvalta toimivaltaisella viranomaisella
 - Mahdollisuus alueellisiin/kansallisiin eroavaisuuksiin tai tarkennuksiin
- SERA:n johdosta kumottavia määräyksiä:
 - Lentosäännöt, OPS M1-1
 - Sotilasilmailun poikkeukset lentosäännöistä OPS M1-100
 - Lentopaikan ATS-elimien toiminta-ajan ulkopuolella vaadittava ilma-alueen radiopuhelimen käyttö, OPS M1-17
 - Vaara-alueet ja ilmaliikenne ilmailulta rajoitetuilla alueilla OPS M1-28
 - Toisiotutkavastaimen käytöstä Helsingin lähestymisalueen alapuolisessa ilmatilassa OPS M1-31
 - Lisäksi tarve muuttaa useita yksittäisiä määräyksiä, joissa viittauksia kumottuihin määräyksiin.

Suomessa sovellettavat lentosäännöt

OPS M1-1

- Ilmailumääräyksellä vahvistetaan se, että EU:n yhteisiä lentosääntöjä "SERA" noudatetaan Suomessa kaikessa ilmailussa (siviili- ja sotilasilmailu)
- Lentosääntöjä koskeva kansallinen ilmailumääräys OPS M1-1 on toistaiseksi sisältänyt kansalliset lentosäännöt, jotka ovat perustuneet Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAOn lentosääntöstandardiin.
- Nyt julkaistavalla ilmailumääräyksellä otetaan kantaa SERA:n kansalliseen toimivaltaan jätettyihin kysymyksiin sekä sotilasilmailua koskeviin poikkeuksiin.
- Siviili-ilmailun osalta SERA:n edellyttämiä täydennyksistä ja tarkennuksista on sovittu yhteisesti NEFAB –yhteistyössä (Pohjoiseurooppalainen toiminnallinen ilmatilalohko, jossa Suomen lisäksi ovat osapuolina Latvia, Norja ja Viro) siltä osin kun niillä on katsottu olevan vaikutus NEFAB-toimintaan. NEFAB:ssa yhtenä tavoitteena on ollut sääntöjen ja toiminnan harmonisointi, jos kansallisille eroavaisuuksille ei ole ollut erityisiä perusteita.
- Määräyksen lähtökohtana on ollut vallitsevan tilanteen säilyttäminen.

Määräyksen rakenne

- Määräystä ei ole tarkoitettu luettavaksi sellaisenaan, vaan sitä tulee lukea aina yhdessä SERA:n kanssa.
 - Määräys ainoastaan **täydennetään** EU:n yhteisiä lentosääntöjä ja tietyin osin myös myöntää poikkeuksia mm. sotilasilmailun osalta.
- Määräyksen jokaisessa kohdassa viitataan siihen SERA:n kohtaan, mitä määräyksellä halutaan täydentää, tarkentaa tai poiketa.
- Määräykseen on otettu myös maininta siitä, mikäli Suomessa ei ole asiasta erikseen määrätty, mutta SERA on antaneet siihen toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden.
 - Määräyksen selkeyttäminen
 - Tuodaan esiin se, että mahdolliset vanhoihin määräyksiin sisältyvät poikkeukset SERAan eivät ole näiltä osin voimassa.

Poikkeaminen EU:n yhteisistä lentosäännöistä

- SERA:sta poikkeamisesta säädetään asetuksen 4 artiklassa.
- **Eriyistoimintaan** myönnettäviä poikkeuksia voidaan myöntää toimintaa harjoittavien yksiköiden pyynnöstä.
- Poikkeukset myöntää toimivaltainen viranomais.
- Poikkeuksia voidaan myöntää SERAn tietyistä vaatimuksista yleishyödyllisen toiminnan tai sen turvalliseen harjoittamiseen tarvittavan koulutuksen osalta. Näitä toimintoja ovat siis poliisi- ja tullitehtävät; liikenteenvalvonta- ja takaa-ajotehtävät; viranomaisten suorittamat tai valtuuttamat ympäristönvalvontatehtävät; etsintä- ja pelastustoimet; lääkintälennot; evakuointi; palontorjunta sekä poikkeukset, jotka ovat tarpeen valtionpäämiesten, ministerien ja vastaavien valtion virkamiesten lentojen turvallisuuden varmistamiseksi.
- Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava EASA:lle myönnettävien poikkeusten luonteesta 2 kk kuluessa poikkeusten myöntämisestä.

Merkittävimmät muutokset

Näkölentosaännöt – Yö-VFR

- SERA sääntely jättää toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden sallia VFR-lennot yöllä, vaikka ne asetuksessa ovatkin lähtökohtaisesti kielletty.
- Yö-VFR:n salliminen tarkoittaa sitä, että nykyisiin Suomessa sovellettaviin lentosaäntöihin verrattuna:
 - lähialueen ulkopuolella lennettävillä lennoilla lentonäkyvyys vaatimus pienenee kahdeksasta kilometristä viiteen kilometriin.
 - Lennoille voidaan lähteä kun pilvikorkeus on 1500 jalkaa, nykyisen määräyksen mukaan alarajan tulee olla 2000 jalkaa.
- Trafi **on sallinut** ilmailumääräyksessään SERA:n mukaiset yö-VFR lennot.
- Trafilla ei ole toimivaltaa muuttaa yhteisten lentosaäntöjen ehtoja kyseisille lennoille.
 - Mahdollisuus joko siis kieltää tai sallia!

Merkittävimmät muutokset

Erityis-VFR-lennot yöllä

- SERA sääntely jättää toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden sallia yöllä lennettävät erityis-VFR-lennot, vaikka ne asetuksen mukaan ovat lähtökohtaisesti kielletty.
- Yö-erityis-VFR-lentojen salliminen tarkoittaa sitä, että nykyisin Suomessa sovellettaviin lentosääntöihin verrattuna:
 - Näkyvyysminimi pienenee nykyisin sallitusta 3 kilometristä 1,5 kilometriin.
 - SERA toisaalta asettaa rajoituksia mittarinopeudelle (enintään 140 solmua) sekä vähimmäisrajan pilvikorkeudelle (vähintään 180 metriä)
- Trafi on sallinut ilmailumääräyksessään SERA:n mukaiset yö-erityis-VFR lennot.
- Trafilla ei ole toimivaltaa muuttaa yhteisten lentosääntöjen ehtoja kyseisille lennoille.
 - Mahdollisuus joko siis kieltää tai sallia!

Muita muutoksia

- G+ ilmatilan poistuminen (SERA.6001)
- Muodostelmalento (SERA.3135)
- Muutoksia väistämissääntöihin ja liikkumiseen liikennealueella (SERA.3210)
- Valojen käyttö (SERA.3215)
- Kuumailmapallojen poikkeukset (SERA.3225)
- ATS-elimen antama aika (SERA.3401)
- Helikopterin miniminäkyvydet (SERA.5001)

-> Listaus EI ole kattava!

Lisäykset ilmailumääräykseen OPS M1-1

- SERA sääntelyä täydentävään määräykseen otetaan lisäksi radioyhteyden katkeamista koskevat menettelyt.
 - Noudatetaan Chicagon yleissopimuksen mukaisesti hyväksytyjä yhteyden katkeamista koskevia määräyksiä. Komissio tulee ehdottamaan viimeistään 31.12.2015 yhteiseurooppalaisia menettelyjä mainittujen ICAO:n määräysten täytäntöönpanemiseksi unionin lainsäädännössä.
 - Siirretty sellaisenaan nykyisestä ilmailumääräyksestä.
 - Lisäksi sellaisenaan on siirretty:
 - Taitolento
 - Esineiden tai aineiden pudottaminen tai levittäminen
 - Hinaus
 - Laskuvarjohyppy
- > Nämä eivät ole olleet mukana lausuntokierroksella olleessa ilmailumääräyslunnoksessa.

Radiovyöhykkeet, *RMZ*

OPS M1-17

- Kumonnut ilmailumääräyksen OPS M1-17 Lentopaikan ATS-elimien toiminta-ajan ulkopuolella vaadittava ilma-aluksen radiopuhelimen käyttö.
- SERA.6005 a:n mukaisesti toimivaltainen viranomaisen nimeää radiovyöhykkeet (*RMZ, radio mandatory zone*) ilmatilaluokkien **E**, **F** tai **G** osissa.
- Vyöhykkeellä on kuunneltava jatkuvasti asianmukaisella yhteydenpitokanavalla tapahtuvaa ilma-alusten ja maa-aseman välistä puheviestintää ja muodostettava tarvittaessa kaksisuuntainen viestintäyhteys, ellei lennonvarmistuspalvelun tarjoaja ole toisin määrännyt kyseisen ilmatilan osalta.
- Lähtökohta on, että alueet ovat voimassa 24h ellei lennonvarmistuspalvelun tarjoaja ole toisin määrännyt.
- Vyöhykkeiden nimeämisessä lähtökohtana ovat olleet nykyiset alueet, joilla radiopuhelimen käyttö on ollut pakollista. Alue laajenisi kuitenkin siltä osin, että se kattaisi nykyisen sijaan myös lentopintojen FL65- FL95 välisen alueen (AFIS kentillä). Tämä vastaa NEFAB:ssa tehtyä linjausta.

Radiovyöhykkeet, *RMZ* OPS M1-17

- Radiovyöhykkeet **13.11.2014 alkaen:**
 - Lentopaikan lähi- ja lähestymisalue, silloin kun ne ovat osa ilmatilaluokkaa G.
 - Lentopaikan lentotiedotusvyöhyke.
- Aiemmasta määräyksestä poiketen uudessa määräyksessä ei ole poikkeuksia, vaan poikkeuksista säädetään SERA:ssa.

Transponderivyöhykkeet, *TMZ*

OPS M1-31

- Kumonnut ilmailumääräyksen OPS M1-31 Toisiotutkavastaimen käyttö Helsingin lähestymisalueen alapuolisessa ilmatilassa.
- SERA.6005 b:n mukaisesti toimivaltainen viranomaisen nimeää transponderivyöhykkeet (*TMZ, transponder mandatory zones*).
- Lennonvarmistuspalvelun tarjoajalla on mahdollisuus määrätä toisin kyseisen ilmatilan osalta.
 - https://ais.fi/ais/aica/A/A2015/EF_CIRC_2015_A_002_en.pdf
- Määräysluonnoksessa on ollut nimettynä nykyisten alueiden lisäksi uutena alueina:
 - Jyväskylän lähestymisalue (TMA); Jyväskylän lennonjohtoalue (CTA); Kuopion lähestymisalue (TMA); Rovaniemen lähestymisalue (TMA); ja Tampere-Pirkkalan lähestymisalue (TMA)
- Ulkoisella lausuntokierroksella uudet alueet herättivät paljon kielteistä palautetta. Lopulliseen määräykseen jää uutena alueena Jyväskylän lähestymis- ja lennonjohtoalue.
 - Alueen nimeämisen taustalla on Finavia Oyj:n esitys, joka pohjautuu liikennemäärien kasvuun puolustusvoimien rakenneuudistuksen johdosta.

Transponderivyöhykkeet, *TMZ*

OPS M1-31

- Transponderivyöhykkeet **13.11.2014 alkaen:**
 - Suomen lentotiedotusalue (FIR) lentopinnalla FL 95 ja sen yläpuolella;
 - Helsinki-Vantaan lähestymisalue (TMA) sekä lähestymisalueen EFHK TMA LOWER alapuolinen valvomaton ilmatila;
 - Helsinki-Vantaa lähialueen (CTR) osat EFHK CTR SOUTH ja EFHK CTR NORTH;
 - Helsinki-Vantaan lennonjohtoalueet (CTA) EFHK CTA EAST ja EFHK CTA WEST;
 - Helsinki-Malmin lähialue (CTR);
 - Jyväskylän lähestymisalue (TMA);
 - Jyväskylän lennonjohtoalue (CTA);
- Nimetyillä alueella ilma-aluksessa on oltava painekorkeuden ilmoittava toisiotutkavastain (transponderi) ja jossa sen käyttö on pakollista ellei lennonvarmistuspalvelun tarjoaja ole toisin määrännyt kyseisen ilmatilan osalta.
- Aiemmasta määräyksestä poiketen uudessa määräyksessä ei ole poikkeuksia, vaan poikkeuksista säädetään SERA:ssa.

Valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista (930/2014)

- Aiemmillä valtioneuvoston asetuksella (1374/2009) on annettu lähtökohtaisesti määräysvalta Trafille rajoitus-, kiello- sekä vaara-alueista.
 - Alueista säädetty tuolloin ilmailumääräyksellä OPS M1-28
- Uudella voimassa olevalla asetuksella säädetään ainoastaan rajoitus- ja kiello-alueista.
- Uutta: Ilmailu rajoitusalueella sallittu ainoastaan Puolustusvoimien luvalla tai Puolustusvoimien asettamilla erityisehdoilla.
 - Rajavalvontaa varten tarkoitettujen rajoitusalueiden osalta Puolustusvoimien on kuultava Rajavartiolaitosta ennen luvan myöntämistä.
 - Myönnettyt luvat ja asetetut erityisehdot on annettava tiedoksi ilmaliikennepalvelun tarjoajalle ja ilmatilan hallintayksikölle.
 - <http://www.puolustusvoimat.fi/wcm/f0925b804641eaf4b501b7786bf3619b/Ohje+R-alueelle+lent%C3%A4misest%C3%A4+luonnos.pdf?MOD=AJPERES>
- Kieltoalueen, Tunnistusvyöhykkeen, teollisuuden suoja-alueiden sekä tilapäisten erillisvarausalueiden osalta sääntely säilynyt pääpiirteittäin ennallaan.

Vaara-alueet

OPS M1-28

- Kumonnut ilmailumääräyksen OPS M1-28 Vaara-alueet ja ilmaliikenne ilmailulta rajoitetuilta alueilla.
- Edellinen määräys koskee vaara-alueita sekä ilmaliikennettä ilmailulta rajoitetuilta tai ilmailulle varatuilla alueilla. Uusi määräys koskee ainoastaan vaara-alueita. Muista alueista, kuten rajoitus- ja kieltoalueista, säädetään valtioneuvoston asetuksella
- Valtuutus vaara-alueita koskevan määräyksen antamiseen tulee ilmailulain 11 §:stä.
- Vaara-alueen käsite muuttuu kansainvälisen käytännön mukaiseksi: vaara-alue on alue, jonne ilma-aluksen päällikön harkinnan mukaan voidaan lentää, mutta alueen status kertoo, että alueella voi olla ilmailulle vaarallista toimintaa.
 - Voimassa olevan ilmailulain mukaan aktiiviselle vaara-alueelle ei ole voinut lentää.
 - Vaara-alueet aktivoidaan ilmatilan hallintaa ohjaavan käsikirjan (ASM-käsikirja) mukaisesti.
- Määräykseen ollaan tekemässä täsmennyksiä sekä tarkennuksia, jotta määräys ja AIP vastaavat paremmin toisiaan.

Seuraa ilmailun määräyshankkeita!

- Mahdollisuus liittyä ilmailun määräysvalmistelun tiedostuslistalle
 - ➔ Tieto valmisteilla olevasta määräyksestä saapuu sähköpostiin
- Tilaa RSS-syöte
 - ➔ Ilmailun lausuntopyynnöt
 - ➔ Uudet lait, määräykset, asetukset ja EU-säädökset

<http://www.trafi.fi/ilmailu/saadokset>

Kiitos!

