

## OPS M1-29: UAS-ilmatilavyöhykkeet

### Määräyksen tausta ja säädösperusta

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947<sup>1</sup> antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden mm. miehittämättömän ilmailun kielto- ja rajoitusalueiden ja toisaalta sen vapaammin sallivien ilmatilavyöhykkeiden perustamiseen (ns. UAS-ilmatilavyöhykkeet).

Suomessa mahdollisuus UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamiseen on otettu käyttöön 1.1.2021 voimaan tulleella ilmailulain muutoksella 534/2020, jossa lakiin lisättiin UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevat uudet 11 a ja 11 b §. Lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeitä joko määräyksellä enintään kolmen vuoden määräajaksi tai hakemuksesta päätöksellä enintään vuoden määräajaksi. Kieltevä tai rajoittava UAS-ilmatilavyöhyke voidaan perustaa mm. valtion johtamisen, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, poliisitoiminnan, oikeudenhoidon, teollisuuden, liikenteen tai ympäristönsuojelun kannalta tärkeiden kohteiden suojaamiseksi. Salliva UAS-ilmatilavyöhyke, jolla voidaan poiketa tietyistä miehittämättömän ilmailun ns. avointa toimintakategoriaa koskevista vaatimuksista, voidaan perustaa kaupallista tai harraste- tai tutkimus- ja kokeilutoimintaa varten. Avoimen toimintakategorian vaatimukset määritellään EU-asetuksessa 2019/947.

Ensimmäinen määräys, jolla kieltäviä, rajoittavia ja sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä perustettiin enintään kolmen vuoden ajaksi, annettiin 23.6.2021 ja tuli voimaan 23.7.2021. Tämän jälkeen määräystä on päivitetty vuosittain. Keväällä 2023 Traficom käynnisti seuraavan hakukierroksen, jolla oli mahdollisuus esittää uusia tai muutettavia määräyksellä perustettavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä 15.5.2023 mennessä. UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevan määräyksen muutokset ajoitetaan aina voimaan tuleviksi huhtikuun AIRAC-voimaantulopäivänä, samoin kuin muut ilmatilamuutokset (mm. määräyksellä perustettavat vaara-alueet, transponderi- ja radiovyöhykkeet sekä valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista). Lisäksi Traficom voi milloin tahansa hakemuksesta perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeitä maksullisella päätöksellä enintään yhden vuoden ajaksi.

Tämänkertaisella määräysmuutoksella päivitetään pitkäaikaiset, määräyksellä perustettavat UAS-ilmatilavyöhykkeet uusien tarpeiden mukaisesti. Tällä muutokierroksella perustetaan yksi uusi kieltävä UAS-ilmatilavyöhyke Saksan suurlähetystön alueelle Helsingin Kuusisaareen. Uusia rajoittavia vyöhykkeitä perustetaan useiden teollisuuslaitosten, satamien, poliisin toimipisteiden, merivartioaseman, kevytlentopaikan sekä Yleisradion Pasilan toimipisteen suojaksi. Monet näistä määräyksellä perustettavista rajoittavista UAS-ilmatilavyöhykkeistä on perustettu jo aiemmin lyhytaikaisina Traficomien päätöksellä. Lisäksi Väyläviraston hakemuksesta perustetaan rajoittavia vyöhykkeitä VAK-ratapihojen sekä tie- ja rautatietunnelien alueille.

Määräyksestä poistetaan Tammisaaren merivartioaseman rajoittava UAS-ilmatilavyöhyke Raaseporissa, koska Rajavartiolaitoksen toiminnot ovat siirtyneet sieltä muualle. Samoin poistetaan rajoittava UAS-ilmatilavyöhyke Kannuksen lento- ja vesiliikenteen alueelta (EFKN), jonka toiminta on lakannut.

Uusia sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä perustetaan Ilmatieteen laitoksen esityksestä Kuopion Vehmasmäkeen tutkimus- ja kokeilutoimintaa varten sekä Kokkolanseudun

<sup>1</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947, annettu 24 päivänä toukokuuta 2019, säännöistä ja menettelyistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä (EUVL L 152, 11.6.2019, s. 45–71)

RC-lentäjät ry:n tarpeisiin Kälviän lennokokkentälle. Määräyksestä poistetaan Fennovoiman toimintaa varten perustettu Pyhäjoen Hanhikivenniemen salliva vyöhyke, koska ydinvoimalan rakennushanke ei parhaillaan ole käynnissä.

Määräyksen säädösperustana ovat ilmailulain (864/2014) 11 a ja 11 b §, joiden mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi välttämättömästä syystä perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeen määräyksellä enintään kolmen vuoden määräajaksi tai hakeuksesta päätöksellä enintään vuoden määräajaksi.

Määräyksen OPS M1-29 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 178 §:n 3 kohdan mukaan se, joka rikkoo 11 a §:ssä tarkoitettua UAS-ilmatilavyöhykettä koskevaa kieltoa tai rajoitusta taikka 11 b §:ssä tarkoitettua UAS-ilmatilavyöhykkeelle asetettua käyttöehtoa, on tuomittava ilmailurikkomuksesta sakkoon, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Määräyksen vastainen kieltävälle tai rajoittavalle UAS-ilmatilavyöhykkeelle lentäminen tai sallivan vyöhykkeen ehtojen rikkominen voi olla rangaistavaa myös ilma-aluksen päällikölle säädettyjen velvollisuuksien laiminlyöntinä ilmailulain 178 §:n 10 kohdan perusteella. Lisäksi rangaistusluonteinen säännös on ilmailulain 11 b §:n 5 momentin 2 kohdassa, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa sallivaa UAS-ilmatilavyöhykettä koskevan määräyksen tai päätöksen, jos miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjä rikkoo toistuvasti ilmailulain säännöksiä taikka määräyksen tai päätöksen ehtoja.

Miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän toimintalupa, kauko-ohjaajan kelpoisuustodistukseen sekä ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamiseen kohdistuvista hallinnollisista seuraamuksista säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 31 luvussa.

## Määräyksen valmistelu

Liikenne- ja viestintävirasto pyysi ASM-toimintakäsikirjassa kuvatun prosessin mukaisesti 15.5.2023 mennessä esityksiä ilmatilamuutoksista, mukaan lukien uudet tai muutettavat UAS-ilmatilavyöhykkeet, jotka perustettaisiin keväällä 2024. Tällä määräysmuutoksella uutta kieltävää UAS-ilmatilavyöhykettä esitti perustettavaksi Saksan Suomen suurlähetystö. Uusia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä hakivat useat teollisuuslaitokset, poliisin toimipisteet, Iin ilmailukerho, Rajavartiolaitos, Väylävirasto, Yleisradio sekä Haminan, Hangon, Helsingin, Kotkan ja Rauman satamat. Kaksi rajoittavaa UAS-ilmatilavyöhykettä esitettiin poistettaviksi suojattavan toiminnan loputtua. Lisäksi poistetaan Fennovoiman tarpeisiin perustettu Pyhäjoen Hanhikivenniemen salliva vyöhyke, koska ydinvoimalan rakennushanke ei parhaillaan ole käynnissä. Uusia sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä esittivät Ilmatieteen laitos sekä Suomen Ilmailuliitto (SIL) Kokkolanseudun RC-lentäjät ry:n puolesta.

Niitä toimijoilta, joiden UAS-ilmatilavyöhykkeet on perustettu 23.7.2021 voimaan tulleella ensimmäisellä määräyksellä OPS M1-29, varmistettiin erikseen tarve jatkaa UAS-ilmatilavyöhykkeen voimassaoloa, koska vyöhyke voidaan ilmailulain 11 a ja 11 b §:n mukaan perustaa määräyksellä enintään kolmen vuoden määräajaksi.

Määräyshanke käynnistettiin 11.10.2023 julkaistulla määräyshankepäätöksellä. Määräysluonnos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä sidosryhmiltä saatujen esitysten perusteella. Määräyksellä perustettavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden koordinaatit, karttakuvat sekä niillä lentämiseen liittyvät mahdolliset ehdot esitetään määräyksen liitteissä 1, 2 ja 3. Itse määräystekstiin ei ole tehty muutoksia. Sidoryhmiltä pyydettiin kommentteja lausuntokierroksella 2.11. - 8.12.2023.

## Lausuntopalaute

Lausunnon antoivat Fennovoima, Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Ilmavoimien esikunta, Itä-Uudenmaan poliisilaitos, Metsä Board Kemi, Pori Energia Oy, Sotilasilmailun viranomaisyksikkö, Stora Enso Oulu Oy ja Tulli (tekniikan yksikkö). Finavia ja Ilmatieteen laitos ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa määräysluonnokseen. Lisäksi lausuntokierroksen yhteydessä ilmoitettiin eräistä yhteystietojen muutoksista aiemmin perustettuihin vyöhykkeisiin.

Ilmavoimien esikunta kommentoi vankiloiden ja suurlähetystöjen kieltävien UAS-ilmatilavyöhykkeiden ylärajoja. Se katsoi, että vankiloita suojaavien vyöhykkeiden rajoittamaton yläraja (UNL) ei ole suojaamisen ja tiedustelun kannalta perusteltu, ja että rajoituksen valvominen on lähes mahdotonta. Toisaalta suurlähetystöjen kieltovyöhykkeiden yläraja 150m AGL ei ole Ilmavoimien esikunnan mukaan riittävä. Se esitti näiden kaikkien alueiden ylärajaksi 3000FT AMSL. Traficom katsoo, ettei vankiloiden kieltovyöhykkeiden ylärajan lasku ole välttämätöntä, koska kieltö ei kuitenkaan koske valtion- ja sotilasilmailua. Suurlähetystöjen kieltovyöhykkeiden yläraja taas on ao. toimijoiden kanssa keskusteltu, ja sen katsotaan rajoittavan riittävästi avoimen kategorian toimintaa, jonka normaali yläraja on 150 m. Erityisen kategorian toiminnan osalta taas tulee 1.1.2024 alkaen käyttöön etätunnistusvaatimus, jonka myötä lennättäjä on mahdollista tunnistaa.

Myös Sotilasilmailun viranomaisyksikkö halusi varmistaa, aiheuttaako kieltovyöhykkeiden UNL-yläraja rajoitteita yleiseen ilmatilaan hyväksytyille IFR-lentosääntöjen mukaisesti suunnistaville miehittämättömille ilma-aluksille (MA-LE/HALE). Traficom totesi, etteivät kieltävät vyöhykkeet ilmailulain mukaan koske sotilasilmailua ja muuta viranomaistoimintaa, koska siitä ei ole määräyksessä erikseen mainittu.

Eräiden vyöhykkeiden rajoihin ja toimintaehtoihin ehdotettiin muutoksia mm. kiinteistöjen hankinnan ja toiminnan muuttumisen vuoksi.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy kommentoi Kälviän lennökkikentälle esitettyä sallivaa UAS-ilmatilavyöhykettä, joka sijaitsee Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman lähialueella. Sen mukaan toiminta sallivalla UAS-vyöhykkeellä ei ole mahdollista lentoasemalle suuntautuvan IFR-liikenteen aikana, johtuen mm. RWY19:n holdingkorkeudesta. Traficom toteaa, että ennen sallivan UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista tehdään turvallisuustarkastelut, ja siinä yhteydessä on mahdollista asettaa toiminnalle tarpeellisia rajoitteita tai ehtoja.

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

Määräyksen valmistelun aikana myös Birdlife Suomi ry toimitti Traficomille esityksen linnustollisesti tärkeiden alueiden lisäämisestä dronien lentokieltoalueiksi. Yhdistys totesi dronien voivan tutkitusti häiritä lintuja, joten tahattomankin häirinnän välttämiseksi miehittämätöntä ilmailua tulisi rajoittaa linnustoltaan tärkeillä luonnonsuojelualueilla ja muilla linnuille tärkeillä kohteilla UAS-ilmatilavyöhykkeitä perustamalla. Näin linnuille ja muulle luonnolle tärkeät alueet saataisiin selkeästi kaikkien lennättäjien tietoon ja näkyville esimerkiksi karttapalveluissa. Traficom totesi vastauksessaan, että rajoittavan UAS-ilmatilavyöhykkeen perustaminen linnuston suojelemiseksi on lähtökohtaisesti mahdollista laissa mainitulla ympäristönsuojeluperusteella. Koska luonnon ja linnuston suojeleminen ei kuitenkaan kuulu Traficomien omaan toimialaan, tämä edellyttäisi muulta taholta tulevia esityksiä tai hakemuksia. Määräyksellä perustettavia vyöhykkeitä voi seuraavan kerran esittää keväällä 2024, ja lyhytaikaisesti vyöhykkeitä voidaan perustaa maksullisilla päätöksillä milloin tahansa. UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista voi hakea se taho, jonka suojaamiseksi kyseinen vyöhyke on tarkoitettu perustaa, ja esimerkiksi luonnonsuojelualueen osalta tämä voisi olla kyseistä aluetta hallinnoiva taho. Luonnonsuojeluperusteella esitettävät rajoittavat UAS-ilmatilavyöhykkeet on suositeltavaa etukäteen

koordinoida eri yhdistysten, kuntien ympäristönsuojeluviranomaisten ja luonnon-suojeluviranomaisten kesken.

## Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräys edistää turvallisuutta kieltämällä tai rajoittamalla miehittämättömien ilmalusten käyttöä sellaisilla alueilla, joilla siitä voisi aiheutua haittaa esimerkiksi poliisitoimintaan tai kansainvälisten suhteiden hoitoon liittyville intresseille taikka vaaraa teollisuuslaitoksen, sataman tai ratapihan toiminnalle. Toisaalta sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet laajentavat mahdollisuuksia miehittämättömän ilmailun harrastotoimintaan sekä tutkimukseen ja kokeiluihin.

Sallivien ilmatilavyöhykkeiden perustaminen pohjautuu viranomaisen tekemään riskiarvioon, mikä osaltaan varmistaa turvallisuutta.

Erällä rajoittavilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä lennättäminen edellyttää suojattavan kohteen lupaa tai erityisehtoja (esim. poliisilaitokselta tai Väylävirastolta). Näillä alueilla lennättämiseen ei kuitenkaan odoteta olevan usein toistuvaa tarvetta, joten määräysmuutoksella ei ole merkittävää vaikutusta viranomaisten ja muiden tahojen toimintaan. Miehittämättömän ilmailun toimijoiden kannalta kieltävät ja rajoittavat vyöhykkeet luonnollisesti kaventavat toimintamahdollisuuksia. Perustettaviksi esitetyt alueet ovat kuitenkin suppeita ja kattavat vain suojattavan kohteen välittömän läheisyyden, joten toiminnan ei katsota vaikeutuvan kohtuuttomasti.

Koska määräyksellä perustettavat UAS-ilmatilavyöhykkeet ovat maksuttomia, määräysmuutoksella ei ole suoria taloudellisia vaikutuksia. Sillä ei myöskään ole vaikutuksia esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

## Yksityiskohtaiset perustelut

- *Liite 1, Kieltävät UAS-ilmatilavyöhykkeet:* Saksan Suomen suurlähetystön esityksestä perustetaan kieltävä UAS-ilmatilavyöhyke lähetystöalueen suojaksi Helsingin Kuusisaareen. Aiemmin vastaavat kieltävät vyöhykkeet on perustettu Ison-Britannian, Ranskan ja Yhdysvaltain suurlähetystöjen suojaksi. Näissä vyöhykkeissä ilmailulain mukaisena perusteena on kansainvälisten suhteiden hoito. Kieltävillä vyöhykkeillä miehittämätön ilmailu on kokonaan kiellettyä, lukuun ottamatta ilmailulain 11 a §:ssä tarkoitettua suojattavan kohteen lukuun tapahtuvaa toimintaa ja valtion ilmailua. Aiemmin kieltäviä UAS-ilmatilavyöhykkeitä on määräyksellä perustettu myös vankiloiden suojaksi.
- *Liite 2, Rajoittavat UAS-ilmatilavyöhykkeet:* Valvottuja ja AFIS-lentopaikkoja suojaavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevassa osassa a) on muutettu Helsinki-Vantaan lentoaseman rajoittavaa vyöhykettä EFHK UAS D niin, että sitä on pienennetty koilliskulmasta. Muutos johtuu lentoaseman lähialueen (CTR) muutoksesta, jonka perusteena on vesilennon toimintaedellytysten parantaminen Tuusulanjärvellä. Toiseksi Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman rajoittavaa vyöhykettä EFKK UAS D on laajennettu hieman pohjoiseen lentomenetelmämuutosten takia. Lentoasemalla on poistettu käytöstä NDB-lähestymismenetelmät ja siirretty RNAV-menetelmiin, mistä on johtunut myös lentoaseman lähialueen (CTR) muutos. Kolmanneksi on laajennettu Oulun satamien rajoittavaa UAS-ilmatilavyöhykettä kattamaan myös Vihreäsaaren satama-alue.

Uusia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä on perustettu ensinnäkin eräiden uusien poliisin toimipisteiden suojaksi. Näitä ovat poliisin Digitalo Espoossa, Kuusamon uusi poliisiasema (samalla vanhan Kuusamon poliisiaseman UAS-ilmatilavyöhyke poistetaan tarpeettomana), Poliisihallituksen Riihimäen toimipiste, Poliisin informaatioteknologiakeskus Rovaniemellä sekä rakenteilla oleva Tampereen poliisitalo. Näillä alueilla on säännöllisesti poliisitoimintaa, joka on julkisuuslain 24.1 §:n 5 kohdan mukaisia poliisin teknisiä ja taktisia menetelmiä ja suunnitelmia sisältävänä salassa pidettävää. Poliisihallitus tai ao. poliisilaitos

voi tapauskohtaiseen harkintaan perustuen sallia näillä vyöhykkeillä lennättämisen määrättyjen ehtojen puitteissa.

Rajavartiolaitoksen hakemuksesta perustetaan rajoittava vyöhyke uudelle Lappohjan merivartioasemalle Hankoon. Lappohjan merivartioasema korvaa Tammissaaren merivartioaseman, jonka rajoittava UAS-ilmatilavyöhyke samalla poistetaan.

Uusia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä on lisäksi perustettu Haminan sataman, Hangon Länsisataman, Ulkosataman ja Koverharin sataman, Helsingin Eteläsataman, Länsisataman ja Vuosaaren sataman, Kotkan Mussalon ja Sunilan sataman sekä Rauman sataman suojaksi. Lennättäminen näillä vyöhykkeillä voidaan tapauskohtaiseen harkintaan perustuen sallia Hangon/Helsingin/Rauman/Haminan ja Kotkan Satama Oy:n asettamilla erityisehdoilla ja/tai luvalla.

Uusi rajoittava UAS-ilmatilavyöhyke perustetaan myös Iin kevytlentopaikalle (EFML) Iin Ilmailukerhon esityksestä. UAS-toiminta rajoittavalla UAS-ilmatilavyöhykkeellä on sallittu ainoastaan sopimalla lennätysistä erikseen Iin ilmailukerhon kanssa. Kannuksen lentopaikan (EFKN) rajoittava vyöhyke poistetaan lentopaikan toiminnan lakattua.

Lukumäärällisesti suurin määrä uusia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä perustetaan Väyläviraston aloitteesta suojaamaan VAK-ratapihoja sekä tie- ja rautatietunneleita. VAK-ratapihojen vyöhykkeitä on kaikkiaan 12, tietunnelien 32 ja rautatietunnelien 52. Lennättäminen näillä vyöhykkeillä voidaan tapauskohtaiseen harkintaan perustuen sallia Väyläviraston asettamilla erityisehdoilla.

Teollisuuslaitoksia ja teollisuusalueita suojaavia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä hakivat Forcit Oy Hankoon, Lapualle ja Tuusulan Orikorpeen, Nammo Oy Lapualle, Atria Oy Jyväskylään, Kauhajoelle ja Nurmoon, UPM Kaukas Lappeenrantaan, Outokumpu Tornion tehtailleen, Sako Oy Hausjärvelle ja Riihimäelle, Uudenkaupungin työvene telakka-alueelleen sekä Yara Oy Uudenkaupungin tehtailleen. Poikkeuslupia näillä alueilla lennättämiseen voi hakea kyseiseltä yritykseltä.

Pori Energia Oy:n esityksestä perustetaan rajoittava UAS-ilmatilavyöhyke Porin Aittaluodon ja Kaanaan voimalaitosalueille sekä Kupariteollisuuspuistoon sähkönjakeluinfratruktuurin suojaamiseksi. Yleisradiolle perustetaan rajoittava vyöhyke Pasilan toimipisteen alueelle, koska Ylellä on rooli myös varautumisessa ja kriisiviestinnässä.

Edellä tarkoitetuille rajoittaville UAS-ilmatilavyöhykkeille asetetut rajoitukset eivät koske viranomaistoimintaa. Suojattavan kohteen tai alueen lukuun tapahtuva toiminta miehittämättömällä ilma-aluksella on myös sallittua ilmailulain 11 a §:n mukaisesti.

- Teknisenä muutoksena on poistettu valvottujen lentopaikkojen toimintaehdoista viittaukset Liikenne- ja viestintäviraston asettamiin erityisehtoihin. Näillä alueilla UAS-toiminta ATS-elimen aukioloaikojen ulkopuolella edellyttää jatkossa aina Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa, jossa myös voidaan tarpeen mukaan asettaa toiminnalle ehtoja. Viranomaispäätökseen perustuvaa lupamenettelyä pidetään selkeämpänä kuin erityisehtojen asettamista, jota ei ole tarkemmin määriteltä. Toistaiseksi viraston myöntämät luvat ovat maksuttomia, mutta myöhemmin niille voidaan määrittää hinta Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetussa asetuksessa. Poikkeuslupien hakemista varten on valmisteilla verkkosivut sekä Traficomissa että Fintraffic ANS:ssa.
- *Liite 3, Sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet:* Teknisenä korjauksena on lisätty osan a) "Lennokkien lennätyspaikat" otsikkoon ja johdantotekstiin maininta siitä, että tässä luettelossa ovat Suomen Ilmailuliitto ry:n jäsenkerhojensa puolesta hake-

mat sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet lennokkiharrastusta varten. Mikäli jokin muu lennokkikerho tai vastaava toimija jatkossa hakee omille lennätyspaikoilleen sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä, ne tullaan esittämään määräysliitteessä oman otsikkonsa alla, ja myös niillä noudatettavat ehdot ja vapautukset määritellään erikseen.

Uutena lennätyspaikkana a-kohdan luetteloon on lisätty Kälviän lennökkikenttä UAS, jolla toimijana on Kokkolanseudun RC-lentäjät ry.

Lennokkiharrastusta varten perustetut sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet on tarkoitettu sen kerhon tai yhdistyksen jäsenten käyttöön, joita varten vyöhyke on perustettu, ellei kyseinen kerho tai yhdistys toisin salli (esim. vierailevat lennättäjät ja kilpailutapahtumat). Vain jäsenet voivat siis hyödyntää vyöhykkeellä toimintaan myönnettyjä vapautuksia avoimen kategorian vaatimuksista, toimien kerhon määrittämien kenttäsääntöjen ja toimintasääntöjen mukaisesti. Jos lennätyspaikalle perustettu salliva UAS-ilmatilavyöhyke kuitenkin sijaitsee muutoin yleisessä käytössä olevalla alueella, kuten esimerkiksi lentopaikalla, siellä saavat lennättää myös muut kuin kerhon/yhdistyksen jäsenet, mutta näiden on silloin toimittava normaalien avoimen kategorian rajoitusten puitteissa.

Nämä säännöt koskevat tällä hetkellä Suomen Ilmailuliiton alaisia kerhoja ja yhdistyksiä, koska muut eivät vielä ole hakeneet omia sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä. Sen jälkeen kun sallivia vyöhykkeitä on haettu ja perustettu myös muiden kerhojen/yhdistysten jäseniä varten, näillä vyöhykkeillä sovelletaan vastaavasti samoja sääntöjä niin, että vain vyöhykettä hakeneen ja sen toimintasäännöt määrittäneen kerhon/yhdistyksen jäsenet voivat siellä hyödyntää vapautuksia avoimen kategorian vaatimuksista.

Osassa b) "Ilmatieteen laitoksen sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet" määritettyihin vapautuksiin avoimen kategorian vaatimuksista on lisätty maininta siitä, että ankkuroidun pallon paino saa olla kuormasta riippuen yli 25 kg, mutta ei kuitenkaan yli 50 kg. Lisäksi Ilmatieteen laitokselle perustetaan Kuopion Vehmasmäkeen toinen salliva UAS-ilmatilavyöhyke (UAS 2), jonka perusteena on tutkimus- ja kokeilutoiminta.

Osasta d) "Muut sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet" poistetaan Fennovoiman käyttöön Pyhäjoen Hanhikivenniemen perustettu salliva UAS-ilmatilavyöhyke, koska ydinvoimalan rakennustyöt eivät parhaillaan ole käynnissä.

## Määräyksen aikataulu

Määräys annetaan alkuvuodesta 2024 ja se tulee voimaan AIRAC-päivänä 18.4.2024, jolle muutkin ilmatilamuutokset keskitetään. Se on voimassa määräaikaisesti enintään kolmen vuoden ajan. Jos vyöhykkeiden perustamiselle, muuttamiselle tai poistamiselle ilmenee tänä aikana tarvetta, määräystä voidaan muuttaa jo ennen voimassaoloajan päättymistä.

## Määräyksestä viestiminen

Määräyshankepäättöksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille ja muille ilmatilamuutosten sidosryhmille. Lisäksi määräyksestä viestitään kohdennetusti miehittämättömän ilmailun toimijoille sekä vyöhykkeitä hakeneille. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa.

## LIITTEET:

Kommenttikooste