

## OPS M1-29: UAS-ilmatilavyöhykkeet

### Määräyksen tausta ja säädösperustasa

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). Asetus on tullut sovellettavaksi 31.12.2020 alkaen.

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 on esitetty perustettavaksi yksi uusi kieltävä UAS-ilmatilavyöhyke Saksan suurlähetystön alueelle Helsingin Kuusisaareen. Uusia rajoittavia vyöhykkeitä on esitetty 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 Väylävirasto on hakenut rajoittavia vyöhykkeitä keskitetysti VAK-ratapihojen sekä tie- ja rautatie-tunnelien alueille.

Poistettaviksi esitetään Tammisaaren merivartioaseman rajoittava UAS-ilmatilavyöhyke Raaseporissa, koska Rajavartiolaitoksen toiminnot ovat siirtyneet sieltä muualle. Samoin poistetaan rajoittava UAS-ilmatilavyöhyke Kannuksen lento- paikalta (EFKN), jonka toiminta on lakannut.

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

Uusia sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä ovat hakeneet Ilmatieteen laitos Kuopion Vehmasmäkeen tutkimus- ja kokeilutoimintaa varten sekä Suomen Ilmailuliitto ry Kokkolanseudun RC-lentäjät ry:n puolesta Kälviän lennokkikentälle. Poistettavaksi ehdotetaan Fennovoiman tarpeisiin 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 hake-  
muksesta päätöksellä enintään vuoden määräajaksi.

Määräyksen OPS M1-29 vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvalli-  
suuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena rikos-  
lain 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 asetet-  
tua käyttöehtoa, on tuomittava ilmailurikkomuksesta sakkoon, jollei teosta ole  
muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Määräyksen vastainen kieltävälle  
tai rajoittavalle UAS-ilmatilavyöhykkeelle lentäminen tai sallivan vyöhykkeen ehto-  
jen rikkominen voi olla rangaistavaa myös ilma-aluksen päällikölle säädettyjen vel-  
vollisuuksien laiminlyöntinä ilmailulain 178 §:n 10 kohdan perusteella. Lisäksi ran-  
gaistusluonteinen 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 toimintalupaan, kauko-ohjaajan  
kelpoisuustodistukseen sekä ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamiseen kohdis-  
tuvista hallinnollisista seuraamuksista säädetään liikenteen palveluista annetun lain  
(320/2017) 31 luvussa.

## **Määräyksen valmistelu**

Liikenne- ja viestintävirasto pyysi ASM-toimintakäsikirjassa kuvatun prosessin mu-  
kaisesti 15.5.2023 mennessä esityksiä ilmatilamuutoksista, mukaan lukien uudet  
tai muutettavat UAS-ilmatilavyöhykkeet, jotka perustettaisiin keväällä 2024. Tällä  
määräysmuutoksella uutta kieltävää UAS-ilmatilavyöhykettä on esittänyt perustet-  
tavaksi Saksan Suomen suurlähetystö. Uusia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä  
ovat esittäneet useat teollisuuslaitokset, poliisin toimipisteet, Iin ilmailukerho, Ra-  
javartiolaitos, Väylävirasto, Yleisradio sekä Haminan, Hangon, Helsingin, Kotkan ja  
Rauman satamat. Kaksi rajoittavaa UAS-ilmatilavyöhykettä on esitetty poistetta-  
vaksi suojattavan toiminnan loputtua, minkä lisäksi ehdotetaan Fennovoiman tar-  
peisiin perustetun Pyhäjoen Hanhikivenniemen sallivan vyöhykkeen poistoa, koska  
ydinvoimalan rakennushanke ei parhaillaan ole käynnissä. Uusia sallivia UAS-  
ilmatilavyöhykkeitä ovat esittäneet Ilmatieteen laitos ja Suomen Ilmailuliitto ry.

Niiltä toimijoilta, joiden UAS-ilmatilavyöhykkeet on perustettu 23.7.2021 voimaan  
tulleella ensimmäisellä määräyksellä OPS M1-29, varmistetaan erikseen tarve jat-  
kaa 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 sidos-  
ryhmiltä saatujen esitysten perusteella. Määräyksellä perustettavien UAS-ilmatila-  
vyöhykkeiden koordinaatit, karttakuvat sekä niillä lentämiseen liittyvät mahdolliset  
ehdot esitetään määräyksen liitteissä 1, 2 ja 3. Itse määräystekstiin ei ehdoteta  
muutoksia. Sidosryhmiltä pyydetään kommentteja noin viisi viikkoa kestäväällä lau-  
suntokierroksella.

## Lausuntopalaute

(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)

### 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.

Eräillä 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 suurlähetystö on esittänyt kieltävän UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista lähetystöalueensa 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 siirrytty 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 esitetty 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 tapauskohtai-

seen harkintaan perustuen sallia näillä vyöhykkeillä lennättämisen määrättyjen ehtojen puitteissa.

Rajavartiolaitos on hakenut rajoittavaa vyöhykettä uudelle Lappohjan merivartioasemalle Hankoon. Lappohjan merivartioasema korvaa Tammisaaren merivartioaseman, jonka rajoittava UAS-ilmatilavyöhyke samalla poistetaan.

Uusia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä on lisäksi esitetty 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.

Uutta rajoittavaa UAS-ilmatilavyöhykettä on esittänyt myös Iin Ilmailukerho Iin kevytlentopaikalle (EFML). UAS-toiminta rajoittavalla UAS-ilmatilavyöhykkeellä olisi sallittu ainoastaan sopimalla lennätysistä erikseen Iin ilmailukerhon kanssa. Kannuksen lentopaikan (EFKN) rajoittava vyöhyke esitetään poistettavaksi lentopaikan toiminnan lakattua.

Lukumäärällisesti suurin määrä uusia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä perustettaisiin 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 ovat hakeneet 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 on esittänyt rajoittavaa UAS-ilmatilavyöhykettä Porin Aittaluodon ja Kaanaan voimalaitosalueille sekä Kupariteollisuuspuistoon sähkönjakeluinfrastruktuurin suojaamiseksi. Yleisradio ehdottaa rajoittavaa vyöhykettä 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 edellyttäisi jatkossa aina Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa, jossa myös voidaan tarpeen mukaan asettaa toiminnalle ehtoja. Viranomaispäätökseen perustuvaa lupamennettelyä pidetään selkeämpänä kuin erityisehtojen asettamista, jota ei ole tarkemmin määritelty. 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 laitos on hakenut Kuopion Vehmasmäkeen toista sallivaa UAS-ilmatilavyöhykettä (UAS 2), jonka perusteena on tutkimus- ja kokeilutoiminta.

Osassa d) "Muut sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet" ehdotetaan Fennovoiman käyttöön Pyhäjoen Hanhikivenniemelle perustetun sallivan UAS-ilmatilavyöhykkeen poistoa, 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 (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)