SUOMEN MOOTTORILENTÄJIEN LIITTO
AOPA FINLAND

SUOMEN MOOTTORILENTÄJIEN LIITTO
Kuusamontie 1470
90940 Jääli

LAUSUNTO

28.02.2016

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
Liikenne- ja viestintävaliokunta
00102 Eduskunta

U 6/2016 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (EASA-asetus)

Alla Suomen Moottorilentäjien Liiton lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle EASA-asetuksesta.

LIITE VII

Lentopaikkoja koskevat keskeiset vaatimukset

MAAHUOLINTAPALVELUT

Euroopan Neuvoston direktiivissä 96/67/EY, pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla, 7. artiklassa edellytetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet 1 artiklassa säädettyjen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti varmistaakseen omahuolinnan vapaan harjoittamisen.

Valtioneuvoston kirjelmässä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi omahuolintaa ei käsitellä lainkaan. Suomen Moottorilentäjien Liitto toivoo, että omahuolinta nostetaan esille.

Kyseinen direktiivi edellyttää, että omahuolintaa koskevien rajoitusten asettamisperusteiden on oltava asiaankuuluvia, puolueettomia, avoimia ja syrjimättömiä. Kyseisen direktiivin 14 artiklassa sanotaan, että jäsenvaltiot voivat asettaa maahuolintapalvelujen tarjoajan tai omahuolintaan oikeutetun käyttäjän toiminnan ehdoksi lentoasemalla kyseisen lentoaseman pitäjästä riippumattoman julkisen viranomaisen antaman hyväksymisen.

Monopoliasemassa olevana lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluja tarjoavana ja Suomen valtion kokonaan omistamana julkisena osakeyhtiönä Finavia suorittaa julkisia hallintotehtäviä hallinoidessaan lentoasemia.

Nykykäytäntö Helsinki-Vantaan lentoasemalla on täysin direktiivin 96/67/EY artiklan 16 vastainen, jossa sanotaan, että maahuolintapalvelujen tarjoajilla ja omahuolintaa haluavilla käyttäjillä on mahdollisuus lentoasemien rakennelmien ja laitteiden käyttämiseen siinä määrin kuin heidän toimintansa harjoittaminen sitä edellyttää. Jos lentoaseman pitäjä tai tarvittaessa sitä valvova julkinen viranomainen tai muu yhteisö asettaa edellytyksiä kyseiselle käyttöoikeudelle, näiden edellytysten on oltava asianmukaisia, puolueettomia, avoimia ja syrjimättömiä.

Yleis- ja harrasteilmailijoilla, lentäjillä ja lentokoneen omistajilla, on julkisen viranomaisen, Liikenteen turvallisuusviraston, antama voimassaoleva hyväksyntä lentolupakirjan ja lentokoneen lentokelpoisuustodistuksen muodossa aina mukana. Heillä on oikeus harjoittaa lentotoimintaa kaikkialla EASA-alueella oikeuksiensa, valtuutustensa ja kelpuutustensa mukaisesti.

Tulevalla EASA-asetuksella tulee varmistaa, että kaikilla lentoasemilla, myös Helsinki-Vantaa lentoasemalla, sääntelyn oikeasuhteinen, syrjimätön, puolueeton ja toissijaisuusperiaatteen mukainen soveltaminen harraste- ja yleisilmailun osalta toteutetaan. On olennaista, että ainoastaan keskeisiä vaatimuksia sovelletaan kaikkiin toimijoihin, ja tiukempia normeja lisätään myöhemmin, jos se on sovellettavien kriteerien pohjalta perusteltua.

Mielestämme Finavia Oyj rajoittaa vapaata liikkuvuutta kohtuuttomalla, syrjivällä ja puolueellisella Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenne-maksujen hinnoittelulla ja omahuolinnan kieltämisellä liikelentotoiminnan sekä harraste- ja yleisilmailun harjoittajilta perusteettomien vaatimusten kautta.

LIITE VIII

ATM/ANS-palveluja sekä lennonjohtajia koskevat keskeiset vaatimukset

2.8. Ilmatilan hallinta
2.9. Ilmatilan suunnittelu

Suomen valtion lentokenttäyhtiö Finavia muutti ilmatilaluokituksen lainvastaisesti Helsinki-Vantaan lentoaseman lähialueella 12.11.2015. Samalla muuttui osa ilma-alusten porrastuksista eli turvaväleistä. Yhtiö muutti ilmatilaluokan Helsinki-Vantaan läheisyydessä omin päin C:stä D-luokkaan 12. marraskuuta viime vuonna. Muutos olisi kuulunut uuden ilmailulain mukaan lentoturvallisuutta valvovan Liikenteen turvallisuusviraston Trafin päätettäväksi.

Suomen Moottorilentäjien Liitto katsoo, että uuden EASA-asetuksen tulee selkeästi määrittää mikä taho on vastuussa ilmatilan hallinnasta ja suunnittelusta ja myös siitä mikä on riittävä aika sidosryhmien kuulemiseksi. Lisäksi EASA-asetuksessa tulisi selkeästi määritellä seuranta- ja valvontamenetelmät ilmatilan hallinnan ja suunnittelun toteuttamiselle, jotta vältytään sekaannuksilta ja päällekkäisyyksiltä niin kansallisella kuin EU-tasolla saati yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (Single European Sky, SES) koskevan lainsäädännön ja EASA-asetuksen välillä.

Suomen Moottorilentäjien Liitto jätti Eduskunnan oikeusasiamiehelle kantelun edelliseen Suomen ilmatilarakenteen muutokseen liittyvien lakien, asetusten,

viranomaismääräysten ja -päätösten valmisteluun liittyen. SMLL:n mielestä kuulemismenettely toteutettiin niin myöhäisessä vaiheessa ja niin lyhyellä määräajalla, että sidosryhmillä ei ollut tosiasiallista mahdollisuutta vaikuttaa päätösten sisältöön. Eduskunnan oikeusasiamies toteaa päätöksessään, että sääntelykokonaisuuksien laajuus ja EU-oikeuden korostettu sidosryhmien kuulemisvaatimus säädösten valmisteluvaiheessa olisi edellyttänyt kaikkien keskeisten sidosryhmien kuulemista jo ennen toteutettua lausuntokierrosta, joka toteutettiin vasta kun säädösten ja päätösten voimaantuloon oli enää aikaa noin kaksi ja puoli kuukautta.

Lainvalmistelun lähtökohtana on, että kuuleminen toteutetaan varaamalla sidosryhmille tilaisuus lausunnon antamiseen siinä vaiheessa, kun esitys on riittävän yksilöity, mutta niin aikaisin, että lausunnolla voi olla tosiasiallista vaikutusta lopulliseen päätökseen tai esitykseen. Oikeusministeriön ohjeen mukaan säännönmukainen lausuntoaika on kuusi viikkoa ja laajoissa asioissa kahdeksan viikkoa. Nämä määräajat ovat pääsääntönä myös Liikenteen turvallisuusviraston työohjeessa. Eduskunnan oikeusasiamiehen mielestä neljän viikon lausuntoaika on varsin lyhyt. Liikenteen turvallisuusviraston tulee kansallisena valvontaviranomaisena valvoa, että kuuleminen on ilmailusäädösten ja -määräysten valmistelussa oikea-aikaista ja riittävän laaja sidosryhmien yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi.

LIITE IX

Miehittämättömiä ilma-aluksia koskevat keskeiset vaatimukset

Maassa olevien ihmisten ja muiden ilmatilan käyttäjien tyydyttävän turvatason varmistamiseksi käytön riskitaso otetaan tarpeen mukaan huomioon. Miehittämättömien ilma-alusten ohjaajilla tulisi olla sellainen tiedon taso, joka kattaa ainakin seuraavat;

a) ilmailulainsäädäntö;

b) ilma-aluksen yleistuntemus;

c) ilma-alusryhmää koskevat tekniset seikat;

d) suoritusarvot ja lennonsuunnittelu;

e) ihmisen suorituskyky ja rajoitukset;

f) sääoppi;

g) lentosuunnistus;

h) lentotoimintamenetelmät, mukaan lukien resurssienhallinta;

i) lennonteoria;

j) yhteydenpito; ja

k) muut kuin tekniset taidot, mukaan lukien uhkien ja virheiden havaitseminen ja niihin reagoiminen.

Pätevyysvaatimuksen tulee olla vähintään samaa tasoa kuin OPS T4-1 3.6.2 HEMS-miehistön jäsenelle asetettavat lisävaatimukset.

Suomen Moottorilentäjien Liiton mielestä Suomessa jo olemassa olevien yleis- ja harrasteluokan ilma-alusten tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntämistä lentotyön eri osa-alueilla pitää vahvistaa. Harvaan asuttu Suomi on esimerkiksi tiheästi asuttuun Keski-Eurooppaan verrattuna otollinen ympäristö lentotyön eri muotoihin perustuvien uudenlaisten palveluiden kokeilemiselle ja kehittämiselle ja sääntelyn tulee tukea tätä kehitystä. Pitkien välimatkojen maana, vähäisten rautatieyhteyksien, supistuvien reittilentoyhteyksien ja rapistuvan kanta-, valta- ja moottoritieverkoston vuoksi Suomen yleisilmailun rakenteiden kehittäminen on elinehto pienyrityksille, pienelle ja keskisuurelle sekä suurteollisuudelle kansakunnan hyvinvoinnin edistämiseksi.

Euroopan Komission tiedonannossa "Yleisilmailun ja liikelentotoiminnan kestävä tulevaisuus", todetaan mm. seuraavaa; ”Yleisilmailu ja liikelentotoiminta on jatkuvasti kasvava ala, jolla on monimuotoinen kalusto. Euroopassa on noin 50 000 yleisilmailuun ja liikelentotoimintaan käytettävää moottoroitua ilma-alusta. Lisäksi urheilu- ja harrastetoiminnassa on käytössä noin 180 000–200 000 ultrakevyttä ja moottoroimatonta ilma-alusta. Vuonna 2006 lähes 10 prosenttia kaikista Eurocontrolin (EN) rekisteröimistä lennoista oli yleisilmailua tai liikelentotoimintaa.”

Lisäksi tiedonannossa todetaan, että ”Yleisilmailu ja liikelentotoiminta myötävaikuttavat ilmailun tutkimukseen ja kehittämiseen. Lisäksi ilmailuteollisuus saa runsaasti ammattitaitoista henkilökuntaa yleisilmailun ja liikelentotoiminnan piiristä. Ne tuottavat myös erityisiä sosiaalisia ja taloudellisia hyötyjä tarjoamalla mukautettuja, joustavia ja korkealaatuisia kuljetuspalveluja yksityishenkilöille, yrityksille ja paikallisyhteisöille. Nämä palvelut auttavat lisäämään ihmisten liikkuvuutta, liiketoiminnan tuottavuutta ja alueellista yhteenkuuluvuutta.”

Suomen harraste- ja yleisilmailu liikelentotoiminta mukaanluettuna tarvitsee kaikki olemassa olevat kentät käyttöönsä alan kehittymisen turvaamiseksi.

Erkki Pulkkinen	Esa Harju
hallituksen puheenjohtaja	hallituksen sihteeri