Teppo Asanti
16.11.2021

Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n asiantuntijalausunto – HE 197/2021 vp, Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ltä asiantuntijaa kuultavaksi ja kirjallista asiantuntijalausuntoa asiassa HE 197/2021 vp, Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

110 § kuulemismenettely osana lentomenetelmien suunnittelua ei toteuta sillä tavoiteltua tilannetta

Fintraffic Lennonvarmistus Oy katsoo, että hallituksen esityksessä ilmailulain 110 §:ään osaksi lentomenetelmien suunnittelua lisättäväksi ehdotettu kuulemismenettely ei ole tässä yhteydessä tarkoituksenmukainen ja sitä tulisi tarkentaa. Esitetty kuulemismenettely olisi samanaikaisesti riittämätön ja ylimitoitettu.

Esityksessä ilmailulain 110 §:ää muutettaisiin siten, että lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan on lentomenetelmää suunnitellessaan tai uudelleen tarkastellessaan kuultava asianomaista ilmaliikennepalvelun tarjoajaa ja lentopaikan pitäjää sekä sotilasilmailuviranomaista. Kuulemisvelvoitteen tavoitteeksi on esitetty, että sillä pyrittäisiin saattamaan lentomenetelmää suunnittelevan lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajan tietoon siihen vaikuttavat käytössä olevat lentomenetelmät ja toiseksi pyrittäisiin varmistamaan eri lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajien lentomenetelmien yhteentoimivuus. Kuulemismenettely on osa viranomaistoimintaa, mutta lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajat eivät ole viranomaisia. Täten lakiesityksessä jää epäselväksi, mikä on esitetyn kuulemismenettelyn merkitys ja kuinka esimerkiksi mahdolliset näkemysristiriidat ratkaistaisiin.

Olennaista ei kuitenkaan ole yksittäisen lentomenetelmän olemassaolo, vaan se, kuinka eri lentomenetelmien käyttö on yhteensovitettua osana liikenteenhallinnallista kokonaisuutta.

Valvotussa ilmatilassa vain ilmaliikennepalvelun tarjoajalla on kokonaisnäkemys toiminnan reunaehdoista ja mahdollisten muutosten toiminnallisista vaikutuksista. Ilmaliikennepalvelun tarjoajalla tulee näin ollen myös olla tosiasiallinen mahdollisuus vaikuttaa ilmatilaan, jossa se tarjoaa palvelua täyttäen ilmaliikennepalveluun kohdistuvat velvollisuudet ja tuottaakseen turvallista sekä sujuvaa palvelua ilmatilan käyttäjille.

Esitetyn mukainen ilmaliikennepalvelun tarjoajan kuuleminen ei olisi riittävä menettely ilmaliikenteen sujuvan yhteensovittamisen varmistamiseksi valvotussa ilmatilassa, vaan siihen sisältyy toiminnallisia uhkia lentoasemien ilmaliikenteen järjestämisen sujuvuudelle ja tehokkuudelle. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoaseman ilmatilaan sijoitettu, huonosti muuhun toimintaan sovitettu toisen lentopaikan lentomenetelmä saattaisi käytännössä aiheuttaa merkittäviä vaikutuksia lentoaseman lentoliikenteen sujuvuudelle.

Esityksen mukaisena laki ei käytännössä antaisi lainkaan keinoja puuttua ennalta tällaisen lentomenetelmän käyttöönottoon, koska kuulemismenettelyn osapuolilla ei tässä yhteydessä ole osoitettu toimivaltaa.

Valtaosa lentomenetelmien määräajoin toteutettavista uudelleentarkasteluista on rutiininomaisia uudelleenlaskentoja päivitetyillä lähtöaineistoilla. Tällaisissa tapauksissa esitetty kuulemismenettely olisi käytännössä tarpeeton, mutta lisäisi merkittävästi suunnittelun työkuormaa ja hidastaisi suunnitteluprosessia.

Esitetty lakimuutos asettaa nykyistä toimintaympäristöä huomattavasti enemmän vaatimuksia prosessin toimijoille.

Ilmaliikennepalveluntarjoajia on Suomessa Fintrafficin lisäksi Mikkelin kaupunki ja Seinäjoen lentoasema Oy niiden ilmaliikennepalveluyksiköiden palveluaikoina. Liikenne- ja viestintäviraston ilmailumääräyksen OPS M1-6 myötä valvomattomille lentopaikoille voidaan ottaa käyttöön lentomenetelmiä. Lisäksi LVM:n teettämän selvityksen matalalentoverkostosta mukaisesti tällaisten lentopaikkojen lentomenetelmien lukumäärä mahdollisesti kasvaisi huomattavasti. Kaikilla toimijoilla ei välttämättä ole tosiallisia mahdollisuuksia täyttää esitetyn lain vaatimia edellytyksiä kuulemismenettelystä. Tämän osaamisen hankinta nostaisi toimijoiden kustannuksia.

Suunnittelussa on mahdollista käyttää hyödyksi ilmailukäsikirjassa (AIP) julkaistuja tietoja lentomenetelmistä. Mikäli jollakin toimijalla olisi käytössään muita kuin julkisia lentomenetelmiä, tämä toimija vastaa joka tapauksessa toiminnan yhteensovittamisesta muuhun toimintaan kyseisessä ilmatilassa. Kuulemismenettelyn kautta saatava tietoisuus julkaisemattomista menetelmistä ei käytännössä vaikuttaisi silloin suunnitteluun millään tavoin.

Edellä esitetyt näkökohdat tulisivat huomioiduiksi, jos esitetty kuulemismenettely 110 §:n 2 momentissa korvattaisiin seuraavasti:

Edellä 1 momentissa tarkoitetun lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan on lentomenetelmää suunnitellessaan tai uudelleen tarkastellessaan varmistettava sen toiminnallinen yhteensovittaminen asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan kanssa.

158 § Lentoestelausunnot

Hallituksen esityksessä lentoestelausuntoprosessia koskevaa sääntelyä on todettu tarkasteltavan laajemmin erillisessä hankkeessa.

Voimassa olevan ilmailulain 158 §:n mukaisen lentoestelausunnon antaa asianomainen ilmaliikennepalvelun tarjoaja.

Lentoestelausunnoissa arvioidaan kohteen vaikutukset lentoturvallisuuteen ja lentoliikenteen sujuvuuteen, sisältäen myös arvion vaikutuksista julkaistuihin lentomenetelmiin. Tämänhetkisen lain mukainen toimintamalli on soveltunut tilanteessa, jossa nykyisen ilmailulain 110 §:n mukaisesti ilmaliikennepalvelun tarjoaja on vastannut myös lentomenetelmistä.

Hallituksen esityksessä esitetään muutettavaksi ilmailulain 110 §, mutta 158 § jäisi ennalleen.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy lentoestelausunnon antajana ei kuitenkaan voi nykyisen lain puitteissa lentoestelausunnossaan huomioida lentomenetelmiä, joista se ei vastaa. Ennen lentoesteprosessin säätelyn kokonaistarkastelun toteutumista lentoeste-lausunnoissa ei ole mahdollista huomioida lentomenetelmiä, joista muut lento-menetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajat vastaavat. Koska lentoestelausuntoprosessia koskeva sääntely vahvistetaan vasta myöhemmin, uuden lain voimaan tullessa lentoestelausunnoissa todettaisiin jatkossa vain etäisyys lähimmille lentopaikoille sekä luovuttaisiin käytännöstä lisätä lausuntoihin mahdollinen tieto vapautuksesta velvollisuudesta hakea lentoestelupaa.