



SUOMEN MOOTTORILENTÄJIEN LIITTO

AOPA FINLAND

SUOMEN MOOTTORILENTÄJIEN LIITTO
Kuusamontie 1470
90940 Jääli

LAUSUNTO

23.04.2020

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
Liikenne- ja viestintävaliokunta
00102 Eduskunta

HE 41/2020 vp hallituksen esitys eduskunnalle Euroopan unionin siviili-ilmailun turvallisuutta koskevaa asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

Suomen Moottorilentäjien Liitto kiittää mahdollisuudesta lausua kansallisen ilmailulainsäädännön muutostarpeita koskevasta arviomuistiosta, jossa kuvataan erityisesti EU-sääntelyssä tapahtuneen kehityksen huomioimista koskevia kansallisen ilmailulainsäädännön muutostarpeita. Pidämme muistiota kattavana kuvauksena kansallisista muutostarpeista ilmailulainsäädäntöön mutta haluamme tuoda tietoonne muutamia muitakin muutostarpeita.

Tietoturvariskien hallinta

Lennonvarmistuspalvelun tarjoajan sekä yhteiskunnan toiminnan kannalta merkittävän liikenneinfran viestintäverkot ja tietojärjestelmät on suojattava ulkoisilta tietoturvariskeiltä riittävällä suojaustasolla.

3.1 Kevyen ilmailun opt-out -mahdollisuus EASA-asetuksesta

Kevyttä ilmailua koskeva opt-out -mahdollisuus tulee ottaa käyttöön täysimääräisesti ja kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvien painonkorotukseen soveltuvien ilma-alusten painorajoja on korotettava järjestelmällisesti. Näin ennen kaikkea parannetaan lentoturvallisuutta mutta tuetaan myös kotimaista, joskin toistaiseksi vaatimatonta, ilmailuteollisuutta ja lentotoiminnan harjoittajien etua jättämällä jäsenvaltioiden harkintavaltaan vapauttaa ne asetuksen soveltamisalasta.

3.3 Miehittämätön ilmailu ja EASA-sääntelystä johtuvat muutokset

Arvioitaessa miehittämättömän ilmailun ilmatilan hallintaa koskevia kansallisia säännöksiä, pidämme tärkeänä, että huolehditaan lentoturvallisuuden korkeasta tasosta ja samalla varmistetaan myös miehitetyn ilmaliikenteen sujuvuus. Valtion ja Puolustusvoimien harjoittama miehittämätön ilmailu rajoittaa yleisilmailun toimintamahdollisuuksia merkittävästi. Muutostarpeita kansalliseen ilmatilan hallintaa koskevaa sääntelyyn on tältä osin olemassa. ASM-käsikirjan luonnoksista annetuilla lausunnoilla ei tunnu ole minkäänlaista painoarvoa.

3.4 Ilmatilan käytön kieltäminen ja rajoittaminen

Liian usein erilaisia ilmatilan rajoituksia ja kielloja asetetaan turhaan huomioimatta niiden vaikutuksia muulle ilmailulle vaikka pienemmillään rajoitusalueilla olisi saavutettu tavoiteltu lentoturvallisuuden taso. Kaikille miehittämättömille ilma-aluksille tulisi sääntelyn keinoin saattaa pakolliseksi varustukseksi painekorkeuden ilmoittava toisiotutkavastain (transponderi/ADS-B Out) ja määrätä sen käyttö on pakolliseksi lentotoiminnan aikana. Näin parannetaan tehokkaimmin lentoturvallisuutta ja pienennetään varausalueiden kokoa.

3.7 Maahuolintapalvelut

Maahuolintapalvelujen turvallisuuden ja lentoturvallisuuden kannalta pidämme tärkeänä, että maahuolintapalvelujen turvallisuusvaatimukset on yhdenmukaistettu Euroopassa ja sisältyvät EASA-asetukseen. Kannatamme ilmailulain tarkastamista tältä osin. Turvallisuusvaatimuksia väheksymättä ehdotamme tarkistettavaksi toimintatapaa Helsinki-Vantaan lentoasemalla, jolla maahuolintadirektiivi 96/67/EY 7. artiklan mukainen Omahuolinta ei ole mahdollista yleisilmailijoille. (1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet I artiklassa säädettyjen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti varmistaakseen omahuolinnan vapaan harjoittamisen.)

Toisaalta olemme sitä mieltä, että laki lentoasemaverkosta ja -maksuista (11.3.2011/210) tulisi uudistaa vastaamaan lentoasemadirektiivin (2009/12/EY) henkeä ja kirjainta vastaavaksi. Lentoasemaverkkolaki (11.3.2011/210) ei tunnusta yleisilmailua lentoasemien käyttäjäksi vaikka direktiivi (2009/12/EY) määrittää 'lentoaseman käyttäjällä' luonnollista tai oikeushenkilöä, joka vastaa matkustajien, postin ja/tai rahdin kuljetuksesta lentoteitse kyseiselle lentoasemalle tai kyseiseltä lentoasemalta. Yleisilmailulentokoneiden, olipa lento yksityinen tai kaupallinen, lentäjät ovat luonnollisia henkilöitä lentäessään omaa tai yleishyödyllisen, voittoa tavoittelemattoman yhteisön omistamaa lentokonetta, olipa matkustajia lennolla tai ei.

3.8 Kansallinen ilmailun turvallisuusohjelma

Haluamme tuoda esille merkittävän turvallisuusriskin suomalaisessa yleisilmailussa. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO määrittelee standardeissaan ICAO:n Annex 11 & Doc 4444 annettavasta ilmailutiedotuspalvelusta, ns. FIS-palvelusta. Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA puolestaan määrittelee SERA-lentosääntöjen SERA.9005-osassa samoin FIS-palvelusta, jota jäsenvaltioiden tulee antaa VFR-liikenteelle, toisin sanoen yleisilmailulle. Suomessa FIS-palvelua ei ole järjestetty ilmailun lennonvarmistuksesta vastaavan Air Navigation Services Finland Oy (ANS Finland) puolesta. Suomi on siis Kyproksen, Viron ja Islannin lisäksi ainoa valtio Euroopassa, joka ei tarjoa VFR-liikenteelle FIS-palvelua. Tekemämme pikaisen kartoituksen perusteella ainakin 15 eurooppalaista valtiota tarjoaa ilmatilassaan FIS-palvelua VFR-liikenteelle.

Dynaaminen, tosiaikainen ilmatiedotuspalvelu verkossa

Toinen lentoturvallisuuteen vaikuttava tekijä on ilmailutiedotuspalvelun hajanaisuus. Suomessa ei ole käytössä dynaamista, reaaliaikaista ilmailutiedotuspalvelua, josta olisi yhdestä lähteestä verkon kautta saatavissa kaikki voimassa olevat ilmatilaa koskevat rajoitukset ja kiellot muiden

lennonvalmistelussa tarvittavien tietojen lisäksi. Nykyisellään tämä lentoturvallisuuden kannalta tärkeä tieto on sirpaloitunut ja siiloutunut eri verkkosivuille, joista joudutaan jopa tulostamaan paperidokumentteja rajoitusten saamiseksi karttatietona.

Suomessa ei ole käytössä dynaamista, reaaliaikaista ilmailutiedotuspalvelua, josta olisi yhdestä lähteestä verkon kautta saatavissa kaikki voimassa olevat ilmatilaa koskevat rajoitukset ja kiellot muiden lennonvalmistelussa tarvittavien tietojen lisäksi. Nykyisellään tämä lentoturvallisuuden kannalta tärkeä tieto on sirpaloitunut ja siiloutunut eri verkkosivuille, joista joudutaan jopa tulostamaan paperidokumentteja rajoitusten saamiseksi karttatietona. Ilmailukartta.fi tekee erinomaista työtä kokoamalla eri lähteistä tämän tiedon ilmailijoiden saataville. Siitä voitaisiin varmaan ottaa oppia siihen, miten kaikki tarvittava keskeinen viranomaistieto pitäisi kerätä yhteen paikkaan helposti saataville. Tässä yhteydessä voitaisiin myös viranomaispuolella määrittellä sellaiset tietorakenteet, jotka toimisivat tulevaisuuden reaaliaikaisen, lentokoneiden ADS-B in järjestelmien vaatimien FIS-B / UAT 978MHz järjestelmien tietopohjana.

Suomen Moottorilentäjien Liiton lentoturvallisuustoiminta

Suomen Moottorilentäjien Liitto on yhdessä hollantilaisen PocketFMS-säätiön kanssa tarjonnut SMLL:n jäsenetuna säätiön kehittämän EasyVFR-lennonsuunnittelu- ja navigointiohjelmiston ANS Finland Oyj:n tarjoamien palveluiden rinnalle vuodesta 2014 lähtien.

EasyVFR-ohjelmistosta tuli lyhyessä ajassa ehkä eniten käytetty ohjelmisto Suomessa harraste- ja yleisilmailijoiden operatiivisessa käytössä, sillä julkisen vallan ja viranomaisten tarjoamat työkalut ovat staattisia eivätkä sovellu nykyaikaisissa mobiilipäätelaitteissa käytettäväksi. EasyVFR-ohjelmisto tarjoaa kaiken lentotoiminnassa tarvittavan lennonsuunnittelussa ja navigoinnissa tarvittavan tiedon lähes reaaliaikaisena myös ilma-aluksen ohjaamossa lennon aikana.

Myös ilmailukäsikirja (Aeronautical Information Publication, AIP), joka sisältää pysyväisluonteiset ilmailun perustiedot ovat ajantasaisina NOTAM-tiedot mukaan lukien käytettävissä lentotoiminnan aikana.

Vuodesta 2019 lähtien Suomen Moottorilentäjien Liitto on kehittänyt yhdessä PocketFMS-säätiön kanssa maailman ensimmäistä suomenkielistä lennonsuunnittelu- ja navigointiohjelmistoversiota, joka julkaistaan keväällä 2020.

Yleisilmailu lentoasemien käyttäjäksi myös lakiin

Laki lentoasemaverkosta ja -maksuista (11.3.2011/210) tulisi uudistaa vastaamaan lentoasemadirektiivin (2009/12/EY) henkeä ja kirjainta vastaavaksi siten, että myös yleisilmailu tunnustetaan lentoasemien käyttäjäksi.

Lentoasemaverkkolaki (11.3.2011/210) ei tunnusta yleisilmailua lentoasemien käyttäjäksi vaikka direktiivi (2009/12/EY) määrittää 'lentoaseman käyttäjällä' luonnollista tai oikeushenkilöä, joka vastaa matkustajien, postin ja/tai rahdin kuljetuksesta lentoteitse kyseiselle lentoasemalle tai kyseiseltä lentoasemalta. Harraste- ja yleisilmailulentokoneiden, olipa lento yksityinen tai kaupallinen,

lentäjät ovat luonnollisia henkilöitä lentäessään omaa tai yleishyödyllisen, voittoa tavoittelemattoman yhteisön omistamaa lentokonetta, olipa matkustajia lennolla tai ei.



Esa Harju
hallituksen puheenjohtaja

Suomen Moottorilentäjien Liiton tarkoituksena on toimia johtavana valtakunnallisena yleishyödyllisenä ilmailun etujärjestönä edistäen Suomen yleis- ja harrasteilmailua sekä toimia valtakunnallisena keskusjärjestönä. Tarkoituksensa toteuttamiseksi liitto edistää ja kehittää Suomen harraste- ja yleisilmailua sekä erityisesti moottorilentotoimintaa valvomalla siviili-ilmailun etuja yhteiskunnassa. Suomen Moottorilentäjien Liitto ry. on perustettu marraskuussa 2011.

Suomen Moottorilentäjien Liitto ry. on maailmanlaajuisen IAOPA:n, International Aircraft Owners and Pilots Association, ja Euroopan alueella toimivan IAOPA Europe'n jäsenjärjestö. IAOPA:n 81 kansallista jäsenjärjestöä ovat voittoa tavoittelemattomia ja valtiovallasta riippumattomia, itsenäisiä harraste- ja yleisilmailun edunvalvontaorganisaatioita. IAOPA on tehnyt työtä siviili-ilmailun puolesta jo lähes 50 vuotta.

IAOPA:n jäsenjärjestöjen yhteenlaskettu jäsenmäärä on yli 470 000 ilmailun harrastajaa, jotka harjoittavat yleis- ja harrasteilmailua kattaen ICAO'n määritelmän mukaan kaiken yksityislentotoiminnan paitsi kaupallisen aikataulunmukaisen matkustajalentoliikenteen.