

Asia: VN/410/2022

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja liikenteen palveluista annetun lain 128 ja 197 §:n muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö on 22.6.2022 päivätyllä lausuntopyynnöllään pyytänyt Liikenne- ja viestintävirastolta (Traficom) lausuntoa otsikossa mainitusta luonnoksesta hallituksen esitykseksi. Esityksessä ehdotetaan miehittämättömän ilmailun niin sanottua U-space-ilmatilaa koskevaa täydentävää kansallista lainsäädäntöä sekä muutoksia lentoestelupaprosessiin.

Traficom on osallistunut lakiuudistuksen valmisteluun ja sen näkemyksiä on huomioitu jo valmisteluprosessin aikana. Viraston asiantuntijoilta saatujen kommenttien perusteella esitämme hallituksen esitykseen vielä seuraavat huomiot:

1. Lentoesteet

Traficom pitää asianmukaisena, että lentoestelupahakemuksen liitteeksi ei enää tarvitsisi liittää ilmaliikennepalvelun tarjoajan lausuntoa siten kuin tällä hetkellä voimassa oleva laki edellyttää. Lupapäätöksen tueksi tarvitaan kuitenkin lausunto esteen vaikuttavuuden piirissä olevilta eri toimijoilta, kuten lentoasemilta ja lentopaikoilta sekä lentomenetelmien suunnittelijoilta, joten jatkossa Traficom in pitäisi itse huolehtia tarvittavien lentoestelausuntojen hankkimisesta. Lausunnoissa tulisi arvioida lentoesteen turvallisuusvaikutuksia ilmailumääräyksessä AGA M3-6 esitettyjen kriteerien mukaisesti.

Suomessa lentomenetelmien suunnittelusta on tähän mennessä käytännössä vastannut Fintraffic Lennonvarmistus Oy, joka on myös nimetty ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan. EU-lainsäädännön muutoksen seurauksena lentomenetelmien suunnitteluun edellytetään erillistä hyväksyntää, ja Suomessa on tällä hetkellä jo kaksi tällaisen hyväksynnän haltijaa. Kuten lakiehdotuksen perusteluissakin todetaan, tiettyä palveluntarjoajaa ei voida asettaa

muihin lentomenetelmien suunnittelijoihin nähden erityisasemaan, kun ilmaliikennepalvelun tarjoaja ei enää vastaa lentomenetelmistä samalla tavoin kuin aikaisemman ilmailulainsäädännön mukaan. Näin ollen ilmaliikennepalvelun tarjoajalla ei enää myöskään ole tarvittavaa tietoa kaikista lentomenetelmistä, joihin rakennettava este voi vaikuttaa. Samasta syystä Traficom on päättänyt kumoamaan määräyksen AGA M3-14, jossa ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle annettiin mahdollisuus lentoestelausunnossaan todeta, ettei lentoestelupaa tarvita. Muutos lisää Traficomin työmäärää lentoestelupien käsittelyssä, mutta sitä on pidettävä nykyisessä muuttuneessa tilanteessa välttämättömänä.

Traficom pitää tarpeellisena ehdotettua määräyksenantovaltuutta, jonka mukaan virasto voisi antaa määräyksiä mm. esteen vapauttamisesta luvanvaraisuudesta sekä lausunnonantovelvoitteesta.

Hallituksen esitysluonnoksessa viitataan siihen, että valmistelun aikana kirkastui, että lentoesteitä koskevien tietojen julkaisulle paikkatietona standardoidussa muodossa sekä muille lentoestelupatiedoille on yhä kasvava tarve niin perinteisen ilmailun kuin miehittämättömän ilmailun toimintamallien ja toimintaympäristön kehittyessä. Edelleen todetaan, että laajemman lentoestesääntelyä koskevan uudistuksen toteuttaminen todettiin niin aikaa vieväksi hankkeeksi, ja toisaalta nyt ehdotettavien muutosten läpivieminen niin kiireelliseksi, että laajemman uudistuksen valmistelua päätettiin jatkaa tästä esityksestä erillisenä. Virasto pitää tärkeänä, että kokonaisuuden tarkastelua jatketaan ja sekä perinteisen ilmailun että miehittämättömän ilmailun tarpeisiin tuotettavan tiedon vastuutahot ja työnjako on selkeästi kuvattu.

2. Miehittämättömän ilmailun U-space-ilmatilat

Lakiehdotuksessa on asianmukaisella tavalla säännelty niiden asioiden järjestämisestä, jotka EU:n U-space-sääntelyssä on jätetty jäsenvaltioiden harkintavaltaan. Traficom pitää tarkoituksenmukaisena, että U-space-ilmatiloja voitaisiin perustaa määräyksellä vastaavasti kuin miehittämättömän ilmailun UAS-ilmatilavyöhykkeitä. Samoin Traficom katsoo, että yhteisen tietopalvelun tarjoajan nimeämistä varten on tarkoituksenmukaista mahdollistaa sekä palveluntarjoajan nimeäminen yksinoikeudella että hajautettu malli.

3. Uusi ehdotus transponderien s-moodikoodien rekisteristä

Traficom on kiinnittänyt huomiota siihen, että transponderien eli toisiotutkavastainten koodien jakamisesta ja rekisteröinnistä ei ole laissa nimenomaista säännöstä. Kyseessä on kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n standardeihin perustuva tehtävä, jota Traficom ja sitä ilmailuviranomaisen tehtävissä edeltäneet virastot ovat hoitaneet osana lentoturvallisuuteen liittyviä tehtäviään. Ilma-alusrekisteriin merkittävälle ilma-aluksille Traficom antaa S-moodikoodin rekisteröinnin yhteydessä. Viime aikoina on kuitenkin tullut tarpeelliseksi antaa näitä koodeja myös esimerkiksi miehittämättömille ilma-aluksille, jotka toimivat alueella, jolla ne on turvallisuussyistä

tarpeen saada lennonjohdolle näkyviksi. Miehittämätön ilma-alus kuitenkin vaaditaan rekisteröitäväksi vain, jos sitä käytetään ns. sertifioidun kategorian toimintaan (miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947, 14 artikla). Lisäksi S-moodin transponderia voi olla tarpeen käyttää myös lentopaikalla liikkuvassa ajoneuvossa. Näistä syistä transponderin S-moodikoodien rekisteristä olisi tarpeen säätää erikseen. Säännös voisi sisällöltään vastata ilmailulain 122 §:ssä olevaa sääntelyä hätäpaikannuslähetinrekisteristä.

4. Lakitekniisiä muutosehdotuksia

Lakitekniisenä korjauksena Traficom ehdottaa liikenteen palveluista annetun lain 127 §:n 4 momentissa olevaa Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettua määräyksenantovaltuutusta korjattavaksi siten, että määräysten antaminen olisi mahdollista lentotyölupaa edellyttävän toiminnan lisäksi myös ilmoituksenvaraisesta toiminnasta. Edeltävän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi sallia, että lentotyötä saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Tätä ei kuitenkaan ole otettu huomioon määräyksenantovaltuudessa, joka nykyisellään koskee vain lentotyölupaa edellyttävää toimintaa.

5. Lakiehdotuksen taloudelliset vaikutukset

Esitysluonnoksessa on kuvattu lakiehdotuksen vaikutuksia Liikenne- ja viestintävirastossa. U-space-täytäntöönpanoasetuksen toimeenpanon on arvioitu edellyttävän pysyvän noin 1 htv:n panoksen (130 000 €/vuosi) sekä lisäksi varataan noin 200 000 - 500 000 euroa järjestelmäkustannuksiin. Lentoestelupaprosessin muutosten toteuttamiseen ja lisääntyneiden tehtävien haltuunottoon arvioidaan tarvittavan vastaavasti 1 htv:n lisäys (130 000 €/vuosi) sekä noin 500 000 euroa järjestelmäkustannuksiin.

6. Ilmailulainsäädännön jatkokehittämisen tarve

Ilmailualan EU-säätelyn lisääntymisen myötä kansallista ilmailulainsäädäntöä sovelletaan yhä pienempään osaan Suomessa harjoitettavasta ilmailutoiminnasta. Lain lukijalle ei helposti avaudu, kuinka laajalti toimintaa koskevat sisällölliset vaatimukset onkin haettava EU-lainsäädännöstä, ja miten rajalliseen määrään toimintaa ilmailulain säännöksiä sovelletaan. Ilmailulaissa on myöskin edelleen säännöksiä, jotka luontevammin soveltuisivat liikenteen palveluista annettuun lakiin (kuten 5 luku). Ilmailulain ja sen eri lukujen soveltamisalaa olisikin tarpeen selvittää niin, että se rajautuisi tarkemmin suhteessa EU-lainsäädäntöön ja toisaalta liikenteen palveluista annettuun lakiin. Traficom on valmis tukemaan ministeriötä tämän asian jatkovalmistelussa.

Traficom avustaa tarvittaessa mielellään ministeriötä hallituksen esityksen viimeistelyssä.

Liikkanen Leila
Liikenne- ja viestintävirasto