

AIR M1-12: Määräyksen "Ilma-alusten tankkaus" kumoaminen

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Määräyksessä AIR M1-12 on määrätty ilma-alusten polttoainetankkauksesta Suomessa, kuten tankkaajan ja ilma-aluksen käyttäjän vastuusta, tankkauskalustosta, varomääräyksistä, ilma-aluksen tankkauksesta moottorit käynnissä, staattisten sähköpurkausten välttämisestä, polttoaineen käsittelystä ja käsisammuttimista.

EU:n lentopaikka-asetusta¹ muuttava komission delegeoitu asetus (EU) 2020/1234² on tullut sovellettavaksi 20. maaliskuuta 2022. Muutosasetus sisältää vaatimuksia muun muassa ilma-alusten tankkauksesta, joten EU-säätelyn alaisilla lentopaikoilla sovelletaan tätä asetusta ilma-alusten tankkausta koskevan kansallisen määräyksen AIR M1-12 sijasta. Asetuksen mukaan lentopaikan pitäjän on laadittava menettelyt ilma-alusten tankkausta varten.

Määräys AIR M1-12 sisältää myös eräitä lentotoiminnallisia vaatimuksia tankkauksesta matkustajien ollessa ilma-aluksessa tai moottorit käynnissä. Näistä asioista säädetään EU:n lentotoiminta-asetuksessa³ sekä sitä muuttavassa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2021/1296⁴, joka tulee sovellettavaksi 30. lokakuuta 2022. Tästä päivämäärästä alkaen EU-säätely syrjäyttää kansallisen tankkausmääräyksen kokonaisuudessaan myös lentotoiminnallisten vaatimusten osalta.

Määräys AIR M1-12 jäisi siis koskemaan vain kansallisen säätelyn alaisia valvomattomia lentopaikkoja. Valvomattomilla lentopaikoilla tankkaustoiminta on kuitenkin luonteeltaan erilaista kuin AIR-määräyksessä tarkoitettu, koska määräyksessä lähdetään tilanteesta, jossa tankkauksen suorittaa polttoaineyhtiö varsinaisella tankkauskalustolla. Määräys ei siten sovellu valvomattomilla lentopaikoilla tapahtuvaan omatoimiseen tankkaukseen. Tästä syystä määräys AIR M1-12 voidaan kumota, ja sen sijasta annetaan tankkausta koskeva ilmailuohje valvomattomia lentopaikkoja varten. Ohje on parhaillaan Traficomissa valmisteilla. EU-säätelyn alaisilla lentopaikoilla on syytä asetuksiin sisältyvien yleisten vaatimusten lisäksi noudattaa alan standardeja, kuten Joint Inspection Groupin (JIG) ja IATAn standardit.

Liikenne- ja viestintäviraston toimivalta tarkempien määräysten antamiseen maahuolinnasta⁵, johon myös ilma-alusten tankkaus kuuluu, perustuu ilmailulain

¹ Komission asetus (EU) N:o 139/2014, annettu 12 päivänä helmikuuta 2014, lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti ETA:n kannalta merkityksellinen teksti (EUVL L 44, 14.2.2014, s. 1–34)

² Komission delegeoitu asetus (EU) 2020/1234, annettu 9 päivänä kesäkuuta 2020, asetuksen (EU) N:o 139/2014 muuttamisesta asematasovalvontapalvelujen tarjoamisesta vastaavien organisaatioiden ilmoituksia koskevien ehtojen ja menettelyjen osalta (EUVL L 282, 31.8.2020, s. 1–16)

³ Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1–148)

⁴ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/1296, annettu 4 päivänä elokuuta 2021, asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta ja oikaisemisesta polttoaine-/energiasuunnittelua ja polttoaineen/energian kulutuksen hallintaa koskevien vaatimusten sekä tukiohjelmia, ohjaamomiehistön psykologista arviointia ja psykoaktiivisten aineiden testausta koskevien vaatimusten osalta (EUVL L 282, 5.8.2021, s. 5–28)

⁵ Maahuolinnalla tarkoitetaan niiden toimenpiteiden ja palvelujen kokonaisuutta, jotka ovat tarpeen ilma-aluksen vastaanottamiseksi lennolta sekä varustamiseksi seuraavaa lentoa varten. Tällaisia palveluita ovat esimerkiksi matkustajien käsittely, matkatavaroiden käsittely, rahdin ja postin käsittely, asematasopalvelut, ilma-aluksen siivouspalvelut, polttoaine- ja öljyhuolto, ilma-alusten tekninen huolto, kenttäkuljetus ja catering-palvelut (ks. maahuolintadirektiivin 96/67/EY liite).

(864/2014) 90 §:ään. Saman toimivallan perusteella määräys voidaan myös kumota.

Määräyksen valmistelu

Kumoamismääräys on valmisteltu virkатыönä Liikenne- ja viestintävirastossa. Määräysmuutoksen valmistelu käynnistettiin 17.2.2022 julkaistulla määräyshankepäättöksellä. Asiaa koskevan EU-säätelyn ja määräyksen sisällön tarkempi tarkastelu kuitenkin osoitti, että alkuperäisestä määräyshankepäättöksestä poiketen määräys AIR M1-12 on tarkoituksenmukaisinta kumota kokonaan, koska se ei sovellu sellaiseen omatoimiseen tankkaustoimintaan, jota kansallisen säätelyn alaisilla lentopaikoilla tapahtuu. Tankkaustoiminnasta EU-säätelyn soveltamisalan ulkopuolelle jäävillä valvomattomilla lentopaikoilla annetaan erillinen ohje.

Koska kyseessä on yksinomaan määräyksen kumoaminen sovellettavaksi tulevan EU-lainsäädännön syrjäyttäessä sen, kumoamismääräyksestä ei järjestetty lausuntokierrosta.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Kansallisen määräyksen kumoamisella ei ole vaikutusta sovellettavaan säätelyyn, koska sen on joka tapauksessa korvannut säädöshierarkiassa ylempänä oleva EU-säätely.

Yksityiskohtaiset perustelut

Ilmailulaitoksen Lentoturvallisuushallinnon 6.9.2001 antama määräys AIR M1-12, Ilma-alusten tankkaus, kumotaan tarpeettomana, koska samoja aiheita koskeva EU-säätely on syrjäyttänyt sen.

Liikenteen alalla toimivalta on jaettu unionin ja jäsenvaltioiden kesken, mikä merkitsee sitä, että sekä unioni että jäsenvaltiot voivat antaa oikeudellisesti velvoittavia säädöksiä kyseisellä alalla. Jäsenvaltiot käyttävät toimivaltaansa siltä osin kuin unioni ei ole käyttänyt omaansa, tai kun unioni on päättänyt lakata käyttämästä omaansa (sopimus Euroopan unionin toiminnasta, 2 ja 4 artikla). Kun Euroopan unioni siis on käyttänyt toimivaltaansa antamalla säännöksiä ilma-alusten tankkauksesta, jäsenvaltioilla ei enää ole toimivaltaa säännellä samaa asiaa, ellei unionin säädöksissä erikseen jätetä tiettyjä osa-alueita jäsenvaltioiden tai toimivaltaisten viranomaisten harkintavaltaan.

Jatkossa ilma-alusten tankkaukseen sovelletaan EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvilla lentopaikoilla EU:n lentopaikka-asetusta 139/2014, sellaisena kuin se on muutettuna erityisesti komission delegoidulla asetuksella (EU) 2020/1234, sekä lentotoiminta-asetusta 965/2012, sellaisena kuin se on muutettuna erityisesti komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2021/1296.

EU-säätelyn eli EASA-asetuksen 2018/1139⁶ ja sen nojalla annetun lentopaikka-asetuksen soveltamisalaan kuuluvat sellaiset lentopaikat, jotka i) ovat julkisessa käytössä; ii) joilla harjoitetaan kaupallista ilmakuljetusta; ja iii) joilla on vähintään 800 metrin pituinen päällystetty mittarikiitotie tai joita käyttävät vain helikopterit mittarilähestymis- tai -lähtömenetelmiä käyttäen. Kansallisen säätelyn varaan jäävät ne lentopaikat, jotka eivät täytä yhtä tai useampaa näistä vaatimuksista. Nämä ovat käytännössä valvomattomia lentopaikkoja, joilla ilma-alusten tankkaus tapahtuu omatoimisesti. Tällaisesta tankkaustoiminnasta annetaan erillinen Traficom

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1–122)

ilmailuohje OPS T1-15, Ohjeita polttoaineen tankkauksesta ja varastoinnista erityisolosuhteissa.

EU-sääntelyn alaisilla lentopaikoilla ilma-alusten tankkaamiseen sovelletaan jatkossa asetuksella (EU) 2020/1234 muutettua lentopaikka-asetusta. Asetuksen liitteen IV kohdassa ADR.OPS.D.060 annetaan lentopaikan pitäjälle vastuu menettelyjen laadinnasta ilma-alusten tankkausta varten. Vaatimusten mukaan näissä menettelyissä on edellytettävä mm. selkeä poistumistie ilma-alukseen ja ilma-aluksesta, ilma-aluksen ja polttoaineen lähteen asianmukainen kytkentä ja maadoitusmenettelyt sekä palonsammuttimien käyttövalmius polttoainepalon sattuessa. Tankkausalueella on kiellettävä avointen liekkien ja sellaisten sähkökäyttöisten tai vastaavien työkalujen käyttö, joista todennäköisesti syntyy kipinöitä tai valokaaria, sekä maavirtayksiköiden käynnistäminen tankkauksen aikana. Useat vaadituista asioista ovat samoja, joista on määrätty määräyksessä AIR M1-12.

Määräykseen AIR M1-12 sisältyneiden lentotoiminnallisten vaatimusten sijasta sovelletaan jatkossa EU:n lentotoiminta-asetusta, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 2021/1296. Polttoainetankkauksesta matkustajien noustessa ilma-alukseen, ollessa ilma-aluksessa tai poistuessa siitä säädetään eri lentotoiminnan lajien osalta mm. asetuksen liitteiden kohdissa CAT.OP.MPA.195, SPA.HEMS.155, NCC.OP.155, NCO.OP.145 ja SPO.OP.155. Näiden vaatimusten mukaan ilma-aluksen polttoainetankkausta ei saa suorittaa matkustajien noustessa ilma-alukseen, ollessa ilma-aluksessa tai poistuessa siitä, kun käytetään lentobensiiniä tai laajajakeista polttoainetta tai näiden polttoainetyyppien sekoitusta. Muiden polttoainetyyppien osalta tällainen tankkaus on sallittua, jos ilma-alusta valvoo ilma-aluksen päällikkö tai muu pätevä henkilöstö, joka on valmis aloittamaan ilma-aluksen evakoinnin ja johtamaan sitä mahdollisimman käytännöllisesti ja ripeästi.

Muutosasetuksella (EU) 2021/1296 lentotoiminta-asetukseen on lisätty mm. kohta CAT.OP.MPA.200, Ilma-aluksen erityinen polttoainetankkaus tai polttoaineen poisto. Erityisellä polttoainetankkauksella tarkoitetaan polttoainetankkausta moottorin käydessä tai roottorien pyöriessä taikka matkustajien noustessa ilma-alukseen, ollessa ilma-aluksessa tai poistuessa siitä, tai käytettäessä laajajakeista polttoainetta. Asetuksen mukaan erityistä polttoainetankkausta tai polttoaineen poistoa saa suorittaa vain, jos lentotoiminnan harjoittaja on tehnyt riskinarvioinnin sekä laatinut menettelmät ja koulutusohjelman tällaiseen toimintaan osallistuvalla henkilöstöllään. Erityisille polttoainetankkaus- tai polttoaineen poistomenetelmille ja niihin tehtäville muutoksille on saatava toimivaltaisen viranomaisen ennakkohyväksyntä.

Helikopterien osalta muutosasetukseen on lisätty kohta NCC.OP.157, Polttoainetankkaus moottori(e)n käydessä ja/tai roottorien pyöriessä – helikopterit. Sen mukaan polttoainetta saa tankata moottori(e)n käydessä ja/tai roottorien pyöriessä ainoastaan, jos matkustajia ei ole nousemassa ilma-alukseen tai poistumassa siitä; jos lentopaikan/toimintapaikan pitäjä sallii tällaisen toiminnan; ilma-aluksen lentokäsikirjan erityismenetelmien ja -rajoitusten mukaisesti; JET A- tai JET A-1 -polttoainetyypeillä; ja jos saatavilla on asianmukaiset pelastus- ja palontorjuntavälineet tai -varusteet. Vastaava kohta ei-kaupalliseen lentotoimintaan muilla kuin vaativilla helikoptereilla on NCO.OP.147.

Edellä kuvattuja vaatimuksia sovelletaan jatkossa kansallisen määräyksen AIR M1-12 sijasta. Lisäksi EASA-asetuksen liitteen VII kohdan 4.1 c) mukaan maahuolintapalvelun tarjoaja on vastuussa siitä, että sen toiminta lentopaikalla on turvallista, ja palveluntarjoajan on tarjottava maahuolintapalvelut sen lentotoiminnan harjoittajan menettelyjen ja ohjeiden mukaisesti, jolle se tarjoaa palveluja.

Määräyksen aikataulu

Kumoamismääräys tulee voimaan 30.10.2022, samana päivänä kuin mm. polttoainetankkausta koskeva lentotoiminta-asetuksen muutos (EU) 2021/1296 tulee sovellettavaksi, tai mahdollisimman pian sen jälkeen.

Määräyksestä viestiminen

Määräyksen kumoamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille ja muille asianmukaisille sidosryhmille. Kumoamismääräys julkaistaan Finlex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa.