

GEN M1-3: Maahuolinta lentoasemilla

Määräysmuutoksen tausta ja säädösperusta

Määräysmuutoksen tarkoituksena on ottaa Suomessa käyttöön maahuolintapalvelun tarjoamisen ilmoituksenvaraisuus, josta säädetään EASA-asetuksen¹ 37 artiklassa, mutta tarkempia säännöksiä ilmoitusmenettelyistä ei ole annettu EU- eikä kansallisella tasolla. Joissakin jäsenvaltioissa maahuolintapalvelun tarjoaminen on jo aiemmin ollut luvanvaraista. Toiseksi ilmailulain (864/2014) 47 §:ssä mainitaan yhtenä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän luvan lajina merkinantajan hyväksyntä, mutta tämän hyväksynnän myöntämisen edellytyksistä ja menettelyistä ei ole ollut sääntelyä. Merkinantajan hyväksyntää koskevat vaatimukset määriteltäisiin GEN-määräyksen muutoksessa. Kolmanneksi määräystä on tarkoitus vaatimusten pääasiallisten linjausten suhteen päivittää siten, että se vastaa Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASAssa valmisteilla olevaa maahuolintasäätelyä².

Maahuolintapalvelun tarjoajien ilmoitusten antamista sekä muiden uusien vaatimusten täyttämistä varten on tarkoitus ottaa käyttöön kohtuulliset siirtymäajat. Lisäksi jo nykyisin tehtävässä toimivilla opastusmerkkien antajilla katsotaan olevan vaadittavat merkinantajan hyväksynnät, jos he ovat aiemmin saaneet Liikenne- ja viestintäviraston asianmukaisena pitämän koulutusohjelman mukaisen koulutuksen. Koska Traficomilla olevat tiedot koulutuksen saaneista merkinantajista eivät kuitenkaan ole ajantasaiset, maahuolintapalvelun tarjoajien edellytettäisiin toimittavan virastolle liikenneasioiden rekisteriin merkitsemistä varten luettelo niistä merkinantajakoulutuksen saaneista henkilöistä, jotka nykyisellään ovat organisaation palveluksessa. Merkinantajien hyväksynnät myönnettäisiin Traficomien päätöksellä.

Liikenteen alalla toimivalta on jaettu unionin ja jäsenvaltioiden kesken, mikä merkitsee sitä, että sekä EU 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). EASAn maahuolinta- ja lakiasiantuntijoiden kanssa on tämän määräyksen valmistelun yhteydessä käyty keskustelua siitä, missä vaiheessa toimivallan katsotaan siirtyneen EU:lle niin, etteivät jäsenvaltiot enää voi antaa samaa asiaa koskevaa sääntelyä ja määräyksiä. Tässä tapauksessa päädyttiin siihen, että jäsenvaltio voi vielä antaa maahuolinnasta päivitetyn määräyksen huolimatta EASAssa meneillään olevasta säädösvalmistelusta, edellyttäen että kansallinen määräys noudattaa tulevan EASA-säätelyn linjauksia eikä ole sen kanssa ristiriidassa. Toisaalta kansallinen määräys ei saa mennä vaatimuksissaan EASAn valmistelemaa sääntelyä pidemmälle. Kun kansallinen määräys noudattaa tulevan EU-säätelyn linjauksia, jäsenvaltion katsotaan täyttävän unionin oikeuteen kuuluvasta vilpittömän yhteistyön periaatteesta johtuvat velvoitteensa. Tämän periaatteen mukaisesti EU:n jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarvittavat kansalliset toimenpiteet unionin säädösten panemiseksi

¹ 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)

² Opinion No 01/2024, Ground handling requirements: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-012024>
NPA 2023-106: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/notices-of-proposed-amendment/focused-consultations/npa-2023-106>

täytäntöön, ja toisaalta periaate velvoittaa jäsenvaltiota pidättäytymään kaikista toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa EU:n tavoitteiden toteutumisen.

Koska tarve maahuolintapalvelun ilmoituksenvaraisuuden käyttöönotolle perustuu tehokkaaseen viranomaisvalvontaan ja vaatimustenmukaisuuden varmistamiseen, jotka EASA-asetuksen 62 artiklan mukaisesti kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan, katsotaan määräyksen antamisen olevan tässä vaiheessa mahdollista. Taustalla vaikuttaa myös tärkeä yhteinen tavoite varmistaa maahuolintapalvelun turvallisuus.

Kun EASAssa valmisteilla oleva sääntely myöhemmin julkaistaan EU:n virallisessa lehdessä ja tulee voimaan, se tulee korvaamaan kansallisen määräyksen GEN M1-3 niiden lentopaikkojen osalta, jotka kuuluvat EASA-asetuksen (EU) 2018/1139 soveltamisalaan. EU-sääntelyyn on kuitenkin suunnitteilla kolmen vuoden siirtymäaika. Siirtymäajan kuluessa sovelletaan kansallista määräystä sekä EASA-asetuksessa jo nykyisellään säädettyjä maahuolinnon perusvaatimuksia, joita sisältyy etenkin asetuksen liitteen VII kohtaan 4.

Muutetun määräyksen säädösperustana on merkinantajan hyväksynnän osalta ilmailulain 47 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin perustuvia tarkempia määräyksiä lupien kelpoisuusvaatimuksista, hakemisesta ja voimassaoloajoista. Lisäksi ilmailulain 83 §:n perusteella Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentotoiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät tarkemmat määräykset lentoaseman hyväksyntätodistuksen saamisen edellytyksistä, ja nämä määräykset voivat koskea mm. lentoaseman henkilöstön koulutusta ja kelpuutuksia. Kolmanneksi säädösperustaan kuuluu ilmailulain 90 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät tarkemmat määräykset maahuolinnasta. Määräykset voivat koskea maahuolinnon järjestämistä, maahuolinnon toimintakokonaisuuksien hallintaa ja vastuiden määrittelyä siten, että maahuolintatoiminnot eivät aiheuta vaaraa lentoliikenteelle.

Tämän määräyksen vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §:n mukaisesti, siten kuin ilmailulain 175 §:ssä säädetään. Henkilölupiin sekä ilmoituksen- tai luvanvaraisiin organisaatioihin sovellettavista hallinnollisista seuraamuksista säädetään ilmailulain 14 luvussa. Niihin kuuluvat huomautus ja varoitus (147 §) sekä viime kädessä luvan peruuttaminen taikka toiminnan rajoittaminen tai kieltäminen (148 §). Maahuolintapalvelujen tarjoaja mainitaan ilmailulain 146 §:ssä yhtenä niistä organisaatioista, joiden osalta Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin.

Määräysmuutoksen valmistelu

Määräysmuutos käynnistettiin 6.6.2023 julkaistulla määräyshankepäättöksellä. Se on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkатыönä. Määräysluonnoksesta järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi neljän viikon pituinen lausuntokierros. Valmistelussa on otettu huomioon EASAn näkemys toimivallan jakautumisesta tässä asiassa EASAn ja jäsenvaltioiden välillä.

Lausuntopalaute

(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)

Arvio määräysmuutoksen vaikutuksista

Kansallisen määräyksen mukauttaminen tulevaan EU-sääntelyyn helpottaa maahuolintapalvelun tarjoajien, lentoasemien ja lentoyhtiöiden siirtymistä uuden sääntelyn mukaiseen toimintaan. Määräyksen sisältö ei ole ristiriidassa Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASAssa parhaillaan valmistelussa olevan maahuolinta-

asetuksen kanssa eikä vaatimuksiltaan sitä tiukempi. Tuleva EU-sääntely tulee kuitenkin olemaan merkittävästi tätä määräystä laajempi. Operatiivisten vaatimusten osalta määräyksen sisältöä on karsittu, koska niistä suuri osa tulee jo nykyisin katetuksi EU-sääntelyssä. Johtamisjärjestelmää ja toimintakäsikirjaa koskevat vaatimukset ovat jo sovellettavina EASA-asetuksen liitteen VII kohdan 4.2 kautta, mutta määräyksessä tarkennetaan niiden sisältöä sekä vaaditaan toimintakäsikirjan toimittaminen viranomaiselle valvonnan helpottamiseksi. Useat organisaatiot ovat toimittaneet käsikirjansa Traficomille tähänkin asti, vaikka se ei ole vielä ollut pakollista. Vaatimus vastuullisen johtajan nimeämisestä on uusi. Se on kuitenkin tulossa myös EASAn valmistelemaan maahuolinta-asetukseen, ja käytännössä monessa organisaatiossa vastuullinen johtaja on jo nimetty. Näin ollen maahuolintaorganisaatioiden toimintaa koskevat vaatimukset eivät merkittävästi muutu, eikä määräysmuutoksesta siten aiheudu organisaatioille merkittävää lisätyötä tai kustannuksia.

Merkinantajan kelpoisuusvaatimusten määrittely lisääisi oikeusvarmuutta tehtävään pyrkiville sekä selkeyttäisi sääntelyä. Kun maahuolintapalveluorganisaatioiden edellytetään toimittavan Traficomille luettelo sen palveluksessa olevista, merkinantajan koulutuksen aiemmin suorittaneista henkilöistä, Traficomien rekisteriin saadaan ajantasainen tieto merkinantajana toimivista henkilöistä ja näille voidaan myöntää hyväksynnät. Merkinantajien hyväksynnät myönnettäisiin Traficomien päätöksillä. Tämä lisää hieman viranomaisen työmäärää, etenkin kertaluonteisesti menettelyn käyttöönoton yhteydessä, kun hyväksynnät myönnettäisiin merkinantajan koulutuksen aiemmin suorittaneille. Vuosittain merkinantajan peruskoulutuksen saa muutama kymmenen henkilöä.

EASA-asetuksen 37 artiklassa säädetyn ilmoitusmenettelyn käyttöönotto maahuolintapalvelun tarjoajille parantaisi mahdollisuuksia viranomaisvalvontaan ja mahdollistaisi myös tarvittaessa hallinnollisten seuraamusten soveltamisen. Siten määräysmuutos edistäisi maahuolintapalvelun ja sitä kautta lentoliikenteen turvallisuutta. Viranomaisen työmäärä lisääntyisi hieman ilmoitusten läpikäynnin myötä, mutta olisi edelleen hoidettavissa nykyisin henkilöstöresurssein. Ilmoituksen tekeminen sekä toiminnan merkittävistä muutoksista ilmoittaminen lisää hieman palveluntarjoajien hallinnollista taakkaa. Ilmoitusta varten on kuitenkin tarkoitus ottaa käyttöön helposti täytettävä verkkolomake.

Määräysmuutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1, Soveltamisala: Määräyksen soveltamisalaa on päivitetty siten, että määräystä sovelletaan maahuolintapalveluita kaupalliselle ilmakuljetukselle tarjoaviin maahuolintapalveluyrityksiin sellaisilla lentoasemilla, joihin sovelletaan EASA-asetusta. Näiden lentoasemien kriteerit määritellään EASA-asetuksen 2 artiklan 1) e) alakohdassa seuraavasti: EU:n perussopimusten soveltamisalueella sijaitsevat lentopaikat, kun i) lentopaikka on julkisessa käytössä; ii) lentopaikalla harjoitetaan kaupallista ilmakuljetusta; ja iii) lentopaikalla on vähintään 800 metrin pituinen päällystetty mittarikiitotie tai sitä käyttävät vain helikopterit mittarilähestymis- tai lähtömenetelmiä käyttäen. Lentoaseman käsite kattaa tässä määräyksessä myös ne lentopaikat, joilla tarjotaan lentopaikan lentotiedotuspalvelua (AFIS). Muilla kuin tässä tarkoitetuilla lentoasemilla, eli käytännössä valvomattomilla lentopaikoilla, ei ole tarjolla maahuolintapalveluita. Määräys koskee edelleen myös tilannetta, jossa lentoaseman pitäjä itse tarjoaa maahuolintapalveluita, sekä lentoyhtiön itse suorittamaa omahuolintaa.

Soveltamisalakohdasta on poistettu ilma-alusten painon mukainen raja. Aiemmin määräys oli rajattu koskemaan maahuolintatoimintaa vain sellaisille ilma-aluksille, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa oli vähintään 10 000 kg tai suurin hyväk-

sytty matkustajapaikkaluku vähintään 20. Tulevassa EU:n maahuolintasääntelyssä vaatimuksia ei ole tarkoitus rajata ilma-aluksen painon mukaan. Määräys kuitenkin koskee vain kaupallista ilmakuljetustoimintaa varten tarjottavia maahuolintapalveluita.

Lisäksi soveltamisalakohdassa viitataan ilma-aluksen käyttäjän kokonaisvastuuseen toimintansa turvallisuudesta, mikä seuraa lentotoimintaa koskevista vaatimuksista. Tämä määräys ei koske maahuolinnan markkinoille pääsyä, josta säädetään erikseen maahuolintadirektiivissä³ sekä ilmailulain 8 luvussa.

Kohta 2, Määritelmät: Määritelmät ovat pääosin ennallaan ja perustuvat maahuolintadirektiivin määritelmiin. Maahuolintapalvelujen määrittelyn osalta viitataan EASA-asetuksen 3 artiklan 23 kohdassa olevaan määritelmään, kuitenkin siten, että lennonseivityksen, öljyn toimituksen ja ilma-aluksen huoltotoimenpiteiden ei katsota kuuluvan tässä tarkoitettuihin maahuolintapalveluihin. Näistä toiminnoista säädetään nykyisin EU:n lentotoiminta-asetuksessa⁴ ja niitä käsitellään muun muassa öljyn osalta lentokonevalmistajan ohjeissa ja koneiden huolto-ohjelmissa. Ratkaisu vastaa myös tulevaa EU-sääntelyä maahuolinnasta. Samoin käsite "maahuolinnan harjoittaja" on muutettu "maahuolintapalvelun tarjoajaksi", koska jälkimmäistä käsitettä käytetään EU-sääntelyssä. Omahaolinnan määritelmä on yhtenäistetty ilmailulain 89 §:ssä olevan määritelmän kanssa.

Kohta 3, Maahuolintapalvelun tarjoajan ilmoitukset: Uusi kohta, jolla otetaan käyttöön EASA-asetuksen 37 artiklassa tarkoitetut maahuolintapalvelun tarjoajan ilmoitukset toiminnastaan viranomaiselle. EASA-asetuksen 37 artiklan mukaisesti organisaatioiden, jotka vastaavat maahuolintapalvelun tarjoamisesta EU-sääntelyn soveltamisalaan kuuluvilla lentopaikoilla, on annettava ilmoitus siitä, että niillä on valmiudet täyttää tarjottuihin palveluihin liittyvät velvollisuudet ja käytössään tähän tarvittavat keinot. Suomessa tällaisia ilmoituksia ei vielä ole käytännössä vaadittu. Toiminnan ilmoituksenvaraisuus kuitenkin tehostaa viranomaisvalvontaa sekä mahdollistaa ilmailulain 146-148 §:n mukaisten hallinnollisten seuraamusten määräämisen tarvittaessa. Ilmoitusvaatimus on myöhemmin tulossa laajemmin käyttöön EU:n uudessa maahuolintasääntelyssä, ja joissakin jäsenvaltioissa maahuolintapalvelun tarjoaminen on jo nykyisellään luvanvaraista.

Alakohdissa 3.2 - 3.6 määrätään ilmoitusmenettelystä. Ilmoitus on tehtävä Liikenne- ja viestintäviraston lomakkeella vähintään 30 päivää ennen toiminnan aiottua aloituspäivää. Ilmoitukset toivotaan tehtäviksi ensisijaisesti sähköisessä muodossa. Virasto kuittaa ilmoituksen vastaanotetuksi, ja toiminnan saa aloittaa vasta tämän vahvistuksen saamisen jälkeen. Ilmoituksessa on mainittava kyseiset lentoasemat ja mitä palveluita niillä on tarkoitus tarjota. Viranomaiselle on ilmoitettava myös toiminnan merkittävistä muutoksista ja toiminnan lopettamisesta. Muutosilmoitus on tehtävä viimeistään kolmen arkipäivän kuluessa muutoksesta, mutta sen voi tehdä myös etukäteen. Jos toiminta on ollut keskeytyksissä vähintään 12 kuukautta, toimintailmoitus on annettava uudelleen, tai muussa tapauksessa palveluntarjoajan oikeus tarjota maahuolintapalvelua katsotaan päättyneeksi.

Kohta 4, Vastuullinen johtaja: Uusi kohta, jossa otettaisiin käyttöön vaatimus vastuullisesta johtajasta maahuolintapalveluorganisaatiolle. Vastuullisella johtajalla on viimekätinen vastuu organisaation toiminnan turvallisuudesta sekä vaatimuksen mukaisuudesta. Tämä vaatimus on tulossa käyttöön EU:n tulevassa maahuolintasääntelyssä, joskin vaatimus johtamisjärjestelmästä sisältyy jo nykyisellään EASA-asetuksen liitteen VII kohtaan 4.2. Määräyskohdan vaatimukset ovat samoja, joka ovat myöhemmin tulossa sovellettaviksi yksityiskohtaisemmin EU:n maahuo-

³ Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla (EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36–45)

⁴ 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)

linta-asetuksen kautta. Vastuullisen johtajan tehtävät sisältävät sen varmistamisen, että kaikki toiminnot voidaan rahoittaa ja suorittaa sovellettavien säädösten mukaisesti. Tämä käsittää tehokkaan johtamisjärjestelmän perustamisen ja ylläpitämisen, vastuun turvallisuuden hallintajärjestelmän komponenttien kehittämisestä, ylläpidosta ja päivittäisestä hallinnoinnista sekä suoran vastuun turvallisuudesta ylimmän johdon tasolla. Lisäksi vastuullinen johtaja vastaa henkilöiden nimittämisestä erilaisiin turvallisuus- ja johtotehtäviin organisaatiossa ja varmistaa, että organisaatiolla on tehtäviinsä riittävästi pätevää henkilöstöä.

Kohta 5, Turvallisuusjohtaminen: Uusi kohta organisaation turvallisuusjohtamisesta. Johtamisjärjestelmän vaatimus maahuolintapalveluorganisaatioille on jo olemassa EASA-asetuksen liitteen VII kohdan 4.2.1 nojalla, mutta tässä kohdassa määritetään vaatimuksista tarkemmin. Vaatimukset noudattavat tulevan EU:n maahuolintasäätelyn linjauksia. Vaatimuksissa korostetaan turvallisuuskulttuuria, -viestintää ja -raportointia sekä turvallisuuteen liittyviä toimintamenetelmiä ja koulutusta. Maahuolintapalvelun tarjoajan olisi myös nimettävä turvallisuusjohtamisesta, vaatimuksenmukaisuudesta, koulutuksesta ja operatiivisista toiminnoista vastaavat henkilöt. Pienissä organisaatioissa tehtäviä voidaan kuitenkin yhdistää, lukuun ottamatta vastuullisen johtajan ja turvallisuusjohtajan tehtäviä. Pienellä organisaatiolla tarkoitetaan yleensä sellaista yritystä, jossa on enintään 20 työntekijää.

Kohta 6, Toimintakäsikirja: Toimintakäsikirjan vaatimus seuraa jo nykyisellään EASA-asetuksen liitteen VII kohdasta 4.2.3. Määräyksessä todetaan samoin kuin tulevassa EU:n maahuolintasäätelyssä, että jos organisaatiolla jo on toimintakäsikirja lentotoimintaa tai lentopaikkaa koskevien vaatimusten perusteella, sen ei tarvitse laatia maahuolintaa varten erillistä toimintakäsikirjaa, vaan samaan käsikirjaan voidaan lisätä tarvittavat osat. Määräyksessä on myös vaatimus toimintakäsikirjan toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

Kohta 7, Maahuolinnan järjestäminen: Tämän kohdan vaatimukset ovat pääosin ennallaan ja vastaavat kumottavan määräyksen kohtaa 3. Aiemman määräyksen kohdassa 3.1 ollut maininta siitä, että eräiden maahuolintapalvelujen harjoittaminen edellyttää lisäksi erillistä viranomaislupaa tai hyväksyntää, on kuitenkin poistettu, koska tällaisia toimintoja ei enää ole (lukuun ottamatta uutta merkinantajan hyväksyntää).

Määräyksen kohdassa 7.2 kuvattuihin lentoaseman pitäjän velvoitteisiin on lisätty ilmailumääräysten ja kansallisten säännösten lisäksi maininta myös EU-säädösten huomioon ottamisesta. Kohdassa 7.4 määräytyistä maahuolintapalvelun tarjoajan velvoitteista säädetään nykyisin suurelta osin EU-säädöksissä, joten niiden osalta viitataan EASA-asetukseen sekä sen nojalla annettuihin lentotoiminta-asetukseen ja lentopaikka-asetukseen⁵. EASA-asetuksen liitteen VII kohdan 4.1 b) mukaan maahuolintapalvelun tarjoajan on noudatettava lentopaikan toimintakäsikirjaan sisältyviä menetelmiä, ja saman liitteen kohdan 4.1 c) mukaan maahuolintapalvelut on tarjottava sen lentotoiminnan harjoittajan menettelyjen ja ohjeiden mukaisesti, jolle kyseisiä palveluita tarjotaan.

Aiemman määräyksen kohdassa 3.4 ollut maininta maahuolintaan kohdistuvista tarkastuksista, joita voivat tehdä lentoaseman pitäjä, ilma-aluksen käyttäjä sekä Liikenne- ja viestintävirasto, on poistettu. Tarkoituksena on selventää, ettei lentoaseman pitäjälle ja ilma-aluksen käyttäjälle ole annettu valtuuksia viranomaisen puolesta tehtäviin tarkastuksiin. Lentoaseman pitäjän ja ilma-aluksen käyttäjän suorittamat tarkastukset kohdistuvat maahuolintapalvelun tarjoajan niille tuottamiin palveluihin ja perustuvat toimijoiden välisiin sopimuksiin, joissa sovitaan myös toiminnan auditoinneista. Liikenne- ja viestintäviraston tarkastus- ja tiedonsaantioikeuksista puolestaan säädetään ilmailulain 153 §:ssä.

⁵ 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 (EUVL L 44, 14.2.2014, s. 1–34)

Kohta 8, Operatiiviset määräykset: Aiemman määräyksen kohtaan 4 sisältyneet maahuolintaa koskevat erityiset määräykset tulevat nykyisin pitkälti katetuiksi EU-sääntelyssä, kuten EASA-asetuksen vaatimuksella siitä, että maahuolintapalvelut on tarjottava lentotoiminnan harjoittajan menettelyjen ja ohjeiden mukaisesti. Tästä syystä yksityiskohtaisia vaatimuksia on poistettu määräyksestä.

Kohdassa 8.1 viitataan EASA-asetukseen siltä osin, että maahuolintapalvelun tarjoajan on noudatettava ilma-aluksen käyttäjän maapalveluihin liittyviä toimintamenetelmiä ja ohjeita sekä lentoaseman pitäjän toimintaohjeita. Määräyksessä kuitenkin otetaan kantaa myös tilanteeseen, jossa tällaisia ohjeita ei ole; silloin toimitaan maahuolintapalvelun tarjoajan omien toimintaohjeiden mukaan, ja niiden on perustuttava alan hyväksytyihin standardeihin ja parhaisiin käytäntöihin. Mahdolliset eroavuudet näistä on kirjattava toimintakäsikirjaan ja ne on koordinoitava ilma-aluksen käyttäjän kanssa. Vaatimukset vastaavat tulevaa EU:n maahuolintasääntelyä ja perustuvat IATAn maatoimintojen käsikirjaan (*Ground Operations Manual, GOM*).

Kohta 8.2 jäänpoistosta ja jäänestosta on poistettu ja korvattu viittauksella standardiin SAE AS6285, Aircraft Ground Deicing/Anti-Icing Processes. Samaan jäänpoistoa ja jäänestoa koskevaan standardiin viitataan myös EU:n lentotoiminta-asetuksessa sekä valmisteilla olevassa EU:n maahuolinta-asetuksessa. Esimerkiksi lentotoiminta-asetuksen kohdan CAT.OP.MPA.250, Jään ja muiden epäpuhtauksien huomioon ottaminen maassa, mukaisesti lentotoiminnan harjoittajan on laadittava menetelmät, joita on noudatettava silloin, kun jäänesto ja jäänpoisto maassa sekä niihin liittyvät ilma-aluksen tarkastukset ovat ilma-aluksen turvallisen toiminnan kannalta tarpeellisia. Lentotoiminta-asetuksen AMC/GM-materiaalin kohdassa GM1 CAT.OP.MPA.250 luetellaan, mitä tietoja ja missä muodossa jäänpoiston suorittajan on annettava ilma-aluksen miehistölle. Kohdissa GM2 CAT.OP.MPA.250 ja GM3 CAT.OP.MPA.250 annetaan muuta ohjeistusta jäänpoistosta ja jäänestosta.

Polttoainehuolinnan osalta kohdassa 8.3 viitataan JIG:n (*Joint Inspection Group*) standardeihin, samoin kuin tulevassa EU:n maahuolintasääntelyssä. Myös kohdan 8.4 vaatimukset maakaluston käytöstä ja huollosta ovat linjassa nykyisen ja tulevan EU-sääntelyn kanssa.

Kohta 9, Merkinantajan hyväksyntä: Uusi kohta, jossa määrättäisiin merkinantajien eli ilma-aluksille opastusmerkkejä antavien henkilöiden hyväksynnöistä. Ilmailulain 47 §:n mukaan merkinantajan hyväksyntä on yksi niistä luvista, joiden myöntämisen edellytyksenä on, että asianomainen iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset. Tähän mennessä merkinantajien kelpoisuusvaatimuksia ei kuitenkaan ole lainsäädännössä tai viranomaismääräyksissä määritelty, vaikka ilmailulain 47 § sisältää Liikenne- ja viestintävirastolle annetun määräyksenantovaltuuden myös tätä tarkoitusta varten.

ICAO:n standardien mukaan (ICAO Annex 2, *Rules of the Air*, kohta 3.4.4) opastusmerkkejä ilma-alukselle saa antaa vain henkilö, joka on saanut asianmukaisen koulutuksen ja täyttää vaatimukset ja jonka asianomainen viranomais on hyväksynyt merkinantajan tehtäviin. Vastaavasti EU:n yhteisiä lentosääntöjä koskevassa asetuksessa⁶, kohta SERA.3301 d), säädetään että merkinantajan tai opastajan tehtäviä saavat harjoittaa ainoastaan henkilöt, joilla on asiaa koskevassa unionin tai kansallisessa lainsäädännössä edellytetty koulutus, kelpoisuus ja hyväksyntä.

Tulevaan EU:n maahuolinta-asetukseen ei ole tulossa sääntelyä merkinantajien hyväksynnöistä. Sen sijaan EU:n lentopaikka-asetuksen liitteen IV kohdassa

⁶ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta (EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1–66)

ADR.OPS.D.080, Merkinantajien ja FOLLOW ME -ajoneuvon kuljettajien koulutusohjelmat ja pätevyyden arviointiohjelmat, säädetään että lentopaikan pitäjän on laadittava ilma-alusten opastuspalvelua hoitaville henkilöille koulutusohjelma ja varmistettava sen toteutus. Lisäksi kohdan ADR.OR.D.017 mukaan lentopaikan pitäjän on varmistettava, että tällainen henkilöstö on suorittanut hyväksytysti tarvittavan peruskoulutuksen ennen kuin heidän annetaan 1) suorittaa tehtäviään ilman valvontaa; 2) päästä ilman saattajaa kenttäalueelle ja lentopaikan muille toiminta-alueille. Varsinaista viranomaishyväksyntää koulutusohjelmalle ei vaadita. Koulutusohjelman laatiminen on siis lentopaikan pitäjän tehtävä, mutta varsinaisen koulutuksen voi antaa maahuolintayritys. Koulutuslupaa tällaisen koulutuksen antajalle ei nykyisessä lainsäädännössä vaadita, joten sitä koskeva kohta Traficomien maksuasetuksesta tulee todennäköisesti poistumaan.

Merkinantajan hyväksynnän saamiselle asetetaan määräyksessä edellytykseksi 18 vuoden ikä, soveltuva terveydentila sekä lentoaseman pitäjän laatiman koulutusohjelman mukainen koulutus. Tarkempien koulutusvaatimusten osalta viitataan EU:n lentopaikka-asetukseen. Kouluttaja hakee asianmukaisen koulutuksen suorittaneille henkilöille merkinantajan hyväksyntää Liikenne- ja viestintävirastolta toimittamalla virastolle luettelon koulutuksen saaneista henkilöistä. Hyväksyntä myönnetään sen saamisen edellytykset täyttävälle henkilölle.

Soveltuvan terveydentilan varmistamiseksi ei ole tarkoitus vaatia erityistä terveystarkastusta, vaan koulutuksen antava maahuolintaorganisaatio arvioi henkilön terveydentilan soveltuvuuden tehtävään jo koulutukseen hyväksymisen yhteydessä. Hyväksynnän myöntämisen jälkeen merkinantajan hyväksynnän haltijaa koskee ilmailulain 49 §, jonka mukaan luvan haltija on velvollinen ilmoittamaan Liikenne- ja viestintävirastolle sellaisista tietoonsa tulleista seikoista, jotka vaikuttavat hänen kelpoisuuteensa. Jos näillä seikoilla on vaikutusta edellytyksiin hoitaa työtehtäviä, kelpoisuudessa tapahtuneista muutoksista on ilmoitettava myös työnantajalle.

Traficom vahvistaa myönnetyn merkinantajan hyväksynnän päätöksellään, joka osoitetaan hyväksynnän saaneelle henkilölle. Tätä varten koulutuksen antanut organisaatio toimittaa Traficomille koulutettujen henkilöiden nimet ja yhteystiedot (vähintään sähköpostiosoite) rekisteriin merkitsemistä varten. Viraston tiedonsaantioikeudesta liikenneasioiden rekisterin ylläpitämiseksi säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 217 §:ssä.

Kohdassa 9.4 oleva maininta "ellei ilmailulaista muuta johdu" viittaa siihen, että merkinantajan hyväksyntöjen myöntäminen voitaisiin lain nojalla myöhemmin siirtää Traficomien sijasta esimerkiksi sen organisaation tehtäväksi, joka antaa merkinantajan koulutuksen, mikäli tästä erikseen säädettäisiin ilmailulaissa.

Merkinantajan hyväksynnän voimassaoloaika ei ole rajoitettu. Sen ylläpitoon liittyvistä määräaikaikoulutuksista ja pätevyyden arvioinneista säädetään lentopaikka-asetuksessa.

Kohta 10, Ilmoittaminen lentoturvallisuutta vaarantavista tapahtumista ja vaurioista: Poikkeamailmoitusten osalta viitataan EU:n poikkeama-asetukseen⁷ sekä kansalliseen ilmailuohjeeseen GEN T1-4, joka sisältää tarkemmat ohjeet ilmailun onnettomuuksista, vakavista vaaratilanteista ja poikkeamista ilmoittamiseen Suomessa. Poikkeamailmoituksia koskenut kansallinen ilmailumääräys GEN M1-4 on kumottu.

Kohta 11, Vaatimusten vastainen toiminta: Kohta on pääosin ennallaan, paitsi ilmailumääräysten sijasta viitataan yleisemmin vaatimuksiin, koska monet vaatimuk-

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 376/2014, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta (EUVL L 122, 24.4.2014, s. 18–43)

sista tulevat nykyisin EU-sääntelystä. Tämä kohta koskee lentoaseman pitäjän, sekä uudessa määräysmuutoksessa myös ilma-aluksen käyttäjän, velvollisuutta ilmoittaa viranomaiselle ja ryhtyä myös omalta osaltaan toimenpiteisiin, jos se havaitsee maahuolintapalvelun tarjoajan toiminnan vaarantavan lentoturvallisuutta. Maahuolintapalvelun tarjoajan toimintaan kohdistuvista seuraamuksista säädetään ilmailulain 14 luvussa.

Kohta 12, Poikkeukset: Kohdan sisältö ei ole muuttunut.

Kohta 13, Siirtymämääräykset: Kohdassa määritetään ne siirtymäajat, jotka ovat tarpeen maahuolintapalvelun tarjoajan ilmoitusten, muiden uusien vaatimusten sekä merkinantajan hyväksyntöjen käyttöönottoa varten. Näiden osalta ehdotetaan, että toimintansa vasta määräyksen voimaantulopäivänä tai sen jälkeen aloittavien maahuolintapalvelun tarjoajien vaadittaisiin antavan toiminnastaan ilmoitukset Liikenne- ja viestintävirastolle heti. Sen sijaan toimintaa jo harjoittavien maahuolintaorganisaatioiden olisi annettava ilmoitukset ja täytettävä muut muuttuneet vaatimukset kahden kuukauden määräajan kuluessa määräyksen voimaantulosta.

Merkinantajan hyväksyntöjen osalta aiemmin hyväksytyn koulutuksen jo ennen tämän määräyksen voimaantulopäivää saaneilla opastusmerkkien antajilla katsottaisiin olevan oikeus tässä määräyksessä vaadittuun merkinantajan hyväksyntään. Myös näistä aiemmin koulutetuista henkilöistä, jotka parhaillaan ovat kyseisen maahuolintaorganisaation palveluksessa, olisi kuitenkin toimitettava luettelo Traficomille, jotta ajantasainen tieto hyväksynnän haltijoista saadaan tallennetuksi liikenneasioiden rekisteriin. Ajantasaisen tiedon perusteella näille henkilöille voidaan toimittaa Traficomin hyväksyntäpäätökset. Luettelot olisi toimitettava kahden kuukauden kuluessa muutetun määräyksen voimaantulosta. Uusille koulutettaville merkinantajan hyväksynnät olisi haettava, kun koulutus on suoritettu loppuun. Hyväksynnät haetaan toimittamalla Traficomille luettelo koulutuksen saaneista henkilöistä sekä heidän yhteystietonsa (vähintään sähköpostiosoite), jotta hyväksyntäpäätös voidaan osoittaa hyväksynnän saajalle itselleen.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys on tarkoitus antaa keväällä 2024.

Määräyksestä viestiminen

Lausuntokierroksesta ja määräyksen valmistumisesta viestitään sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja viraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston kotisivuilla ja sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille.

LIITTEET:

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)