

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom in vastaus
3.1 Määritelmä	”Henkilö” tulisi olla muodossa luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö.	River Aviation Oy	Hyvä huomio, korjataan näin.
3.2 Mukana pidettävät asiakirjat	Matkustajaluettelo kaikista kyseisellä lennolla olevista henkilöistä. Tulisi nähdäksemme tarkastella tätä vaatimusta niin että matkustajaluettelo ei ole vaadittava eikä olennainen dokumentti esittää ramp-tarkastuksessa vaan ainoastaan luettelo niistä henkilöistä/oikeushenkilön edustajista joilla on oikeus käyttää ko. ilma-alusta.	River Aviation Oy	EU:n lentotoiminta-asetuksen 965/2012 kohdan NCC.GEN.140 a) 18) mukaan Seuraavien asiakirjojen, käsikirjojen ja tietojen on oltava mukana jokaisella lennolla alkuperäisinä tai jäljennöksinä, ellei toisin määrätä: 18) tarvittaessa rahti- ja/tai matkustajaluettelot; ja 19) muut asiakirjat, jotka liittyvät lentoon tai joita lennon kannalta asianosaiset valtiot vaativat.¹ Kohtaa 19) vastaava vaatimus on myös kohdan NCO.GEN.135 alakohdassa 13. Määräyksen kohdan 3.5 mukaan osaomistukseen perustuvassa lentotoiminnassa on noudatettava EU:n lentotoiminta-asetuksen osan NCO vaatimuksia, jos kyseessä on muu kuin vaativa ilma-alus, tai osan NCC vaatimuksia, jos kyseessä on vaativa ilma-alus. Näin ollen vaativilla (complex) ilma-aluksilla harjoitettavilla osakaslennoilla on lentotoiminta-asetukseen perustuva vaatimus pitää mukana matkustajaluettelot ja/tai muut asiakirjat, joita ao. valtio vaatii. Suomessa Traficom katsoo matkustajaluettelon mukana pitämisen tarpeelliseksi, jotta voidaan valvoa, ettei lennoilla kuljeteta osaomistusjärjestelyn kannalta ulkopuolisia henkilöitä, jolloin kyseessä olisi lentotoimintaluvan vaativa kaupallinen ilmakuljetus. Tarkennetaan kuitenkin määräystekstiin, että jos lennolla kuljetetaan yksinomaan osaomistajan vieraita, on valvontaa varten voitava esittää selvitys lennon tilaajasta. Muilla kuin vaativilla ilma-aluksilla harjoitettavassa toiminnassa (NCO) ei ole vaatimusta matkustajaluettelosta, eikä sen kautta myöskään kansallisen sääntelyn alaisilla ilma-aluksilla, joita koskee määräys OPS M2-11. Silloin tulee kuitenkin sovellettavaksi ilmailulain (864/2014) 61 §, jonka mukaan suomalaisessa ilma-aluksessa on oltava sitä ilmailuun käytettäessä mukana: 1) voimassa oleva rekisteröimistodistus; 2) voimassa oleva lentokelpoisuustodistus tai 38 §:n nojalla annettu lupa ilmailuun; 3) selvitys ilma-aluksen pakollisesta vakuutusturvasta; 4) muut sellaiset ilma-aluksen tyypistä ja lennon luonteesta riippuvat asiakirjat, jotka ovat tarpeen lennon turvallista toteuttamista ja lentoon kohdistuvaa viranomaisvalvontaa varten. Myös tämän säännöksen mukaisesti Traficom voi siis

¹ NCC.GEN.140 Documents, manuals and information to be carried: (a) The following documents, manuals and information shall be carried on each flight as originals or copies unless otherwise specified: (18) cargo and/or passenger manifests, if applicable; and (19) any other documentation that may be pertinent to the flight or is required by the States concerned with the flight.

			vaatia matkustajaluettelon mukana pitämistä, koska katsoo sen tarpeelliseksi viranomaisvalvonnan kannalta.
3.2 Mukana pidettävät asiakirjat	”Jokaisessa osaomistushjelmaan kuuluvassa ilma-aluksessa on säilytettävä luettelo niistä henkilöistä, joilla on oikeus käyttää kyseistä ilma-alusta osaomistushjelman puitteissa. Lisäksi ilma-aluksessa on oltava matkustajaluettelo kaikista kyseisellä lennolla mukana olevista henkilöistä. Hallintaorganisaation on säilytettävä matkustajaluetteloita kolmen kuukauden ajan.” Ei ole perusteltua säilyttää koneissa luetteloa henkilöistä, joilla on oikeus käyttää kyseistä ilma-alusta osaomistushjelman puitteissa. Vaatimuksen noudattaminen edellyttäisi erillisen, pysyväisluonteisen henkilörekisterin säilyttämistä ilma-aluksessa, joka käytännössä nostaa esiin ristiriitoja Euroopan unionin yleisen tietosuoja-asetuksen (EU 2016/679) kanssa. Sen sijaan matkustajaluettelo tulee olla, sekä tieto kyseessä olevan lennon omistajasta. Matkustajaluettelon säilyttäminen kolmen kuukauden ajan on myös perusteltua.	Tifomo Oy	Pitää paikkansa, että luettelo niistä henkilöistä, joilla on osaomistusjärjestelyn mukaisesti oikeus käyttää ilma-alusta, muodostaisi henkilörekisterin. Siltä osin kuin kyse on luonnollisista henkilöistä, asiaan tulisi sovellettavaksi EU:n yleinen tietosuoja-asetus 2016/679 eli GDPR-vaatimukset. Luetteloa koskevasta vaatimuksesta tulisi myös säätää lakitasolla pikemminkin kuin määräyksessä. Muutetaan vaatimus sellaiseen muotoon, että ilma-aluksen käyttöön oikeutetuista ei tarvitse pitää erillistä luetteloa. Sen sijaan ilma-aluksen päällikön on pyydettävä esitettävä Traficomin tarkastajalle selvitys siitä, mihin perustuu ilma-aluksessa olevien henkilöiden oikeus käyttää kyseistä ilma-alusta. Tällaisten tietojen saamiseen viranomaisella on oikeus liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 196 ja 197 §:n ja toisaalta ilmailulain (864/2014) 153 §:n nojalla, kun se valvoo ettei lentotoiminta ole esimerkiksi liikennepalvelulain 262 §:ssä rangaitavaksi säädettyä luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittamista. Määräyskohdan tarkoituksena on selvittää, mitä tietoja viranomainen osakaslentotoimintaa valvoessaan tarvitsee. Traficom voi myös tarkistaa ilma-aluksen käyttöön oikeutetut henkilöt yrityksen osakasluettelosta, joka vaaditaan osakeyhtiölain 15 §:n mukaisesti, tai ilma-alusrekisteristä. Jotta välttää ristiriidoilta tietosuoja-asetuksen kanssa, Traficom on poistanut vaatimuksen matkustajaluettelon säilytysajasta. Asiasta ei ole lakitasolla säädetty, eikä kolmen kuukauden säilytysaika ole yleensä tarkastusta ja valvontaa varten välttämätön. Tarkastaja voi hankkia tarvitsemansa tiedot ilmailulain ja liikennepalvelulain tiedonsaantipykälien nojalla ja säilyttää niitä sen ajan, mikä on valvontatarkoitusta varten tarpeen.
3.6 Lento- ja työaika rajoitukset	”Osaomistukseen perustuvassa lentotoiminnassa ohjaamomiehien lento- ja työaika rajoituksiin sekä lepovaatimukseen sovelletaan ilmailumääräyksen OPS M3-2, Ilma-aluksen ohjaamomiehien lento- ja työaika rajoitukset – muu lentotoiminta kuin lentokoneilla harjoitettava kaupallinen ilmakuljetus” Kyseessä oleva ilmailumääräys ei sovellu kiinteäsiipisen lentotoiminnan työaikamääräykseksi laisinkaan. Kyseessä on yksityinen lentotoiminta, jonka työai-	Tifomo Oy	Määräys OPS M3-2 koskee kaikkea muuta lentotoimintaa kuin kaupallista ilmakuljetusta lentokoneilla, ja sen vuoksi myös tämän uudenlaisen lentotoiminnan vaatimusten osalta viitataan siihen. Traficom kuitenkin toteaa, että OPS M3-2 kohdan 4.4.2 mukainen taukovaatimus ei sovellu osakaslentoihin. Sen vuoksi määräyksen OPS M1-33 kohtaa 3.6 muutetaan siten kuin seuraavista vastauksista ilmenee.

	kamääräykset eivät voi olla rajoittavampia, kuin kaupallisen kiinteäsiipisen lentotoiminnan työaika-määräykset ovat. Määräyksen tulee olla kaikestaan vähemmän rajoittava ja tulee myös mahdollistaa pitkät mannertenväliset lennot.		
3.6 Lento- ja työaikarajoitukset	OPS M3-2 Ilma-aluksen ohjaamomiehистön lento- ja työaikarajoitukset. Kohta 4.4 Taukovaatimukset – 4.4.2 Nähdäksemme tätä kohtaa ei tule soveltaa näin rajoittavana kahden ohjaajan ilmakuljetuksessa sekä ottaen huomioon yleisesti käytössä oleva kalusto NCC-operoinnissa. Aiheuttaa merkittäviä rajoituksia legin ja työvuoron toteutukseen. Nähdäksemme tulisi soveltaa taukovaatimuksen kohtaa 4.4.3 myös koskien NCC-operointia.	River Aviation Oy	Pitää paikkansa, ettei kyseinen taukovaatimuksia koskeva kohta sovellu osakas-lentojen tyyppiseen toimintaan. Lisätään määräyskohtaan 3.6 maininta siitä, että määräyksen OPS M3-2 kohdan 4.4.3 mukaista poikkeusta taukovaatimuksista sovelletaan osaomistukseen perustuvassa lentotoiminnassa, vaikka kyseessä ei ole kaupallinen ilmakuljetus.
3.6 Lento- ja työaikarajoitukset	”Osaomistukseen perustuvassa lentotoiminnassa ohjaamomiehистön lento- ja työaikarajoituksiin sekä lepovaatimukseen sovelletaan ilmailumääräyksen OPS M3-2, Ilma-aluksen ohjaamomiehистön lento- ja työaikarajoitukset – muu lentotoiminta kuin lentokoneilla harjoitettava kaupallinen ilmakuljetus, kohtia 1.5, 1.6, 2 - 6 ja 8.” OPS M3-2 kohdassa 4.4.2 määrätään: ”Ohjaamomiehистön jäsenen on pidettävä viimeistään 5 tunnin 30 minuutin pituisen työajan jälkeen vähintään 30 minuutin pituinen tauko.” Miten tämän noudattaminen onnistuu jos esimerkiksi osaomistukseen perustuvassa lentotoiminnassa lennon pituus on yli 4h 30 min (+1 tunti check-in)? Kyseessä on kuitenkin ei-kaupallinen ilmakuljetus, eli OPS M3-2 kohdan 4.4.3 poikkeukset eivät päde.	Fly 7 Finland Oy	Sama vastaus kuin edellä; lisätään maininta siitä, että määräyksen OPS M3-2 kohdan 4.4.3 mukaista poikkeusta taukovaatimuksista sovelletaan osaomistukseen perustuvassa lentotoiminnassa.