

SUOMEN LENNONJOHTAJIEN YHDISTYS RY

Finnish Air Traffic Controllers Association

www.sljy.fi

Jaspiskuja 2 A 17
01700 VANTAA
FINLAND

LAUSUNTO

18.11..2021



LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta HE197/2021

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Ilmailulaki

- *44 a §.Melutodistus;*

SLJYn mielestä tärkeä tekijä melunhallinnan sekä ympäristölle ystävällisten (ilma-alusten optimaaliset lentoonlähtö- ja lähestymismenetelmät) toimintamenetelmien osalta on se, että maankäytössä ja kaavasuunnittelussa otetaan ilmaliikenne sekä lentoasemaympäristö huomioon hyvissä ajoin.”

- *110 §.Lentomenetelmät;*

SLJY toivoo, että nykyisen laadukkaan lentomenetelmäsuunnittelun taso ei laske mahdollisten uusien lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajien (myös ulkomaalaisten) myötä.

- *112 §.Lennonvarmistuspalvelujen ylläpitäminen, järjestäminen ja kehittäminen;*

Tämä pykälä pitää sisällään muuttuvia tekijöitä. Annetaanko lähitulevaisuudessa lennonvarmistus- ja lennonjohtopalveluita Suomesta (vrt. FinEst-projekti), ja kuka silloin omistaa nykyisen Fintraffic Lennonvarmistuksen lennonvarmistusjärjestelmät? Mikäli Finavia Oyj veloitetaan huolehtimaan omistamiensa ja hallinnoimiensa lennonvarmistuksessa tarvittavien laitteiden, tilojen ja järjestelmien ylläpitämisestä, niin miten varmistutaan siitä, etteivät ko. laitteiden, tilojen ja järjestelmien käyttäjät



joudu maksamaan kohtuutonta vuokraa Finavialle? Onko tulevaisuudessa mahdollinen sellainen tilanne, jossa verovaroin hankittuja ja rakennettuja järjestelmiä, laitteita ja tiloja, saattaa siirtyä ulkomaisen toimijan hallintaan tai omistukseen esimerkiksi yhdistymisen tai liikkeen luovutuksen yhteydessä?

- *166 §. Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syystä;*

SLJYn näkemyksen mukaan tästä pykälästä jää epäselväksi se, että kuka konkreettisesti toteuttaisi Liikenne- ja viestintäviraston antaman määräyksen kieltää lennon suorittaminen tai estää ilma-aluksen lentoonlähdön? Nykymallissa Liikenne- ja viestintäviraston edustajia on erittäin harvoin lentoasemilla tai lennonjohdoissa, joten ainoaksi määräyksen toteuttajaksi jäisi lennonjohtaja. Nykyään lennonjohtaja ei voi estää ilma-alusta suorittamasta lentoonlähtöä tai lennonjohtaja ei voi estää ilma-alusta lentämästä kansainvälisessä ilmatilassa Suomen lentotiedotusvyöhykkeellä.

- *169 a §. Miehitämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointi;*

SLJY näkee etenkin lentoasemaympäristön suojaamisen ensiarvoisen tärkeäksi lentoturvallisuuden varmistamiseksi. Miten ja millä laitteilla se tehdään, saattaa aiheuttaa ristiriitaisen tilanteen toimivallan suhteen. *"Kohdassa 4.2.4 Vaikutukset lentoturvallisuuteen sanotaan, että ehdotus parantaa lentokenttäoperaattorin ja ilmaliikennepalvelun tarjoajan kykyä havainnoida sellaista oikeudetonta toimintaa miehitämättömillä ilma-aluksilla, joka aiheuttaa vaaraa miehitetyille ilmailulle. Mikäli edellä mainitun kyvyn luominen perustuu uusien laitteiden tai järjestelmien hankintaan, ja jää lentokenttäoperaattorin tai ilmaliikennepalvelun tarjoajan aktiivisuuden varaan, on epävarmaa, kuinka kauan kyvyn saavuttamiseen kuluu aikaa.*

7.5 Rikoslaki

- *1§. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen. "Lentoturvallisuuden vaarantamiseen voisi näin ollen syyllistyä...lentäjä..., lennonjohtaja joka ohjaa ilma-aluksen kiitotielle jolla on aurauskalustoa."*

Suomi on sitoutunut Eurocontrolin jäsenenä noudattamaan Just Culture-periaatteita ja SLJY näkee, että lentoturvallisuuden vaarantaminen-lakimuutos ei noudata näitä periaatteita. Yksi Just Culturen pääteemoista on ollut se, että rangaistuksen pelko ei lisää turvallisuutta.

Lentoliikenteen nykyinen korkea turvallisuusaste Suomessa ja muualla Euroopassa perustuu läpinäkyvään ja luottamukselliseen raportointikulttuuriin - jokaisesta pienimmästäkin poikkeamasta on totuttu raportoimaan. Raporttien avulla lentoturvallisuutta on pystytty kehittämään ja virheistä on pyritty aina oppimaan.

Mikäli inhimillisen erehdyksen johdosta syntynyt vaaratilanne kriminalisoitaisiin, veisi se pohjan kehitykseltä ja saattaisi aiheuttaa lisää stressiä jo muutenkin stressaavalla

SUOMEN LENNONJOHTAJIEN YHDISTYS RY

Finnish Air Traffic Controllers Association

www.sljy.fi

Jaspiskuja 2 A 17
01700 VANTAA
FINLAND

LAUSUNTO

18.11..2021



alalla. Se aiheuttaisi myös mitä ilmeisimmin raportointikulttuurin rapautumista ja salailua. Muualla maailmassa on nähty, että virheistä rankaiseminen on johtanut raportointikulttuurin näivettymiseen ja pidemmällä aikavälillä jopa fataalien onnettomuuksien syntyyn, koska virheistä ei ole voitu oppia ja järjestelmää kehittää.

Lisää Just Culturesta: skybary.aero/articles/just-culture

Lisäksi SLJY näkee ko. tekstimuodon ongelmallisena. Normaaliin toimintaan lähilennonjohdossa kuuluu, että useammalla toimijalla on lupa kiitotielle samaan aikaan. Lisäksi työskentelyä tukevien laitejärjestelmien vikaantumisesta johtuva vaaratilanne saatettaisiin uuden päivityksen mukaan tulkita yksilön virheeksi.

Lain muutos vaatisi uusien työmenetelmien kouluttamista sekä aiheuttaisi asiakkaille viiveitä verrattuna nykyiseen tilanteeseen.

Markku Puumalainen
Puheenjohtaja, Suomen Lentonjohtajien Yhdistys ry