

OPS M6-1: Laskuvarjohyppytoiminta

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Määräystä sovellettaessa on todettu tarvetta lisätä poikkeuslupamahdollisuus määräykseen. Lisäksi määräykseen lisätään viittaukset määräyksen vastaisen toiminnan seuraamuksia koskevaan sääntelyyn.

Laskuvarjohyppytoiminnasta ei ole annettu säännöksiä Euroopan unionin tasolla, vaan sitä koskevat määräykset ovat kansallisen viranomaisen toimivallassa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa muutetun määräyksen ilmailulain (864/2014) 9 §, 33 § ja 57 §:ien nojalla. Ilmailulain 9 §:n mukaan virasto voi antaa mm. urheilulaskuvarjoja koskevia teknisiä, toiminnallisia sekä ohjaajalta edellytettävää tietoa, taitoa, kokemusta ja ikää koskevia määräyksiä. Ilmailulain 33 §:n 2 momentin mukaan virasto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi tarkempia määräyksiä mm. ilma-alusten ja niiden laitteiden ja osien suunnittelusta, valmistuksesta, varustuksesta, ominaisuuksista sekä huollosta. Ilmailulain 57 §:n 4 momentin mukaan virasto voi antaa turvallisuuden edellyttämiä tarkempia määräyksiä, jotka pohjautuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin, ECAC:n ja Eurocontrolin normeihin sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksiin täydennettynä maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi Suomen oloihin tehdyillä poikkeuksilla ja lisäyksillä: 5) laskuvarjohyppytoiminnasta.

Määräyksen OPS M6-1 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 tai ilmailurikkomuksena ilmailulain 178 §:n mukaisesti. Ilmailulain 178 §:n 1 kohdan mukaan, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 9 §:n 4 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä on tuomittava, jollei teosta muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, ilmailurikkomuksesta sakkoon. Ilmailulain 57 §:n mukaan ilma-aluksen tai laitteen päällikön on ennen lennon aloittamista varmistauduttava siitä, että ilma-alus tai laite on lentokelpoinen ja että lento on muutoinkin valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti. Päällikön on huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti ja että lennolla noudatetaan säännöksiä ja määräyksiä. Ilmailulain 178 §:n mukaan se, joka rikkoo lain 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle säädettyä velvollisuutta lennon valmistelusta ja suorittamisesta, on tuomittava ilmailurikkomuksesta sakkoon, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta.

Ilma-aluksen päällikölle asetettujen velvollisuuksien laiminlyönti voi johtaa myös ilmailulain 14 luvun tai liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 31 luvun mukaisesti hallinnollisiin seuraamuksiin. Hallinnollisia seuraamuksia ovat huomautus tai varoitus sekä luvan peruuttaminen, muuttaminen, rajoittaminen tai tehtävässä toimimisen kieltäminen. Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa henkilön tai organisaation korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä sekä asettaa päätöksen tehosteeksi uhkasakon tai uhan toiminnan keskeyttämisestä ilmailulain 151 §:n tai liikenteen palveluista annetun lain 255 §:n nojalla.

Määräyksen valmistelu ja lausuntopalaute

Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Määräyshanke käynnistettiin 28.11.2022 annetulla määräyshankepäätöksellä. Virasto on kuullut määräyksen valmistelussa ilmailun sidosryhmiä ulkoisella lausuntokierroksella 20.12.2023-31.1.2024.

Lausuntokierroksella saatiin yksi yksityishenkilön lausunto. Lausunnossa ei kommentoitu määräykseen lisättävää kohtaa 5 Poikkeukset.

Yksityishenkilön lausunnossa ehdotettiin poistettavaksi määräyksen kohdasta 1.2 Määritelmät laitteen määritelmä merkityksettömänä ja sekaannusta aiheuttavana. 1.2 kohdassa viitataan ilmailulain 9 §:n 2 momentissa tarkoitettuihin laitteisiin, mutta kyseisessä ilmailulain kohdassa ei määritellä mitä laitteella tarkoitetaan, vaan siinä vapautetaan tietyistä lain vaatimuksista kohdassa määräytyt ilma-alukset ja laitteet. Lausunnon mukaan kaikki kohdassa luetellut ilmailuvälineet täyttävät ilma-aluksen määritelmän, joten niitä lienee pidettävä ilma-aluksina. Lausunnon mukaan epäselväksi jää, voiko kohdassa tarkoitettu laite olla muutakin kuin ilma alus eli onko sanan laite mainitseminen kohdassa millään tavalla merkityksellinen. Lisäksi yksityishenkilön lausunnossa ehdotetaan sanamuotoihin muutoksia määräyksen kohtaan 3.5 Toiminnalliset määräykset. Lausunnossa ehdotetaan muutosta sanamuotoihin liittyen ilma-alusten hyväksyntään, kun ilma-alusta käytetään laskuvarjohyppytoimintaan ilman matkustamon ovea tai kuomua tai ovi/kuomu avattuna tai jos ilma-aluksessa on kiinteä laskuvarjohyppyvarustus, koska määräys on lausunnon mukaan osin ristiriidassa ilma-alusten lentokelpoisuutta koskevien määräysten kanssa. Ilma-aluksella ei saa lentää ilman ovea, ellei sille ole suunnittelun hyväksyntää. Suunnittelun hyväksynnän voi tehdä viranomaisen tai suunnitteluorganisaatio toimiluvan laajuutensa puitteissa. Ilma-aluksen valmistajalla tai tyyppitodistuksen haltijalla ei ole automaattisesti suunnitteluorganisaation hyväksyntää, eikä siten oikeutta hyväksyä muutoksia ilma-aluksen tyyppisuunnitelmaan.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että tällä määräysmuutoksella määräykseen lisätään siitä puuttunut poikkeusmahdollisuus sekä viittaukset määräyksen vastaisen toiminnan seuraamuksia koskevaan sääntelyyn. Liikenne- ja viestintävirasto merkitsee lausunnossa ehdotetut muutokset muistiin tulevien määräysmuutosten varalle ja ottaa ne huomioon, kun määräystä tarkastellaan ja päivitetään muilta osin.

Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

Määräykseen lisätään mahdollisuus poikkeuksiin määräyksen vaatimuksista kohtaan 5 Poikkeukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää erityisistä syistä yksittäisiä määräaikaisia poikkeuksia määräyksen vaatimuksista. Poikkeushakemuksessa on kuvattava, miten määräyksen vaatimuksista halutaan poiketa ja miten vaatimuksista poikkeava järjestely takaa vastaavan turvallisuustason kuin vaatimusten mukainen menettely. Poikkeusta koskevassa hakemuksessa on esitettävä poikkeavaan järjestelyyn liittyvät riskit ja keinot, joilla riskejä hallitaan. Kohdan 5 mukaisesti hakijan on tarkasteltava ja hallittava poikkeukseen mahdollisesti liittyvät riskit, eli esitettävä riskiarvio ja tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto soveltaa kohtaa 5 suppeasti ja päätösharkinnassa huomioidaan erityisesti riskiarviointi ja että poikkeusluvan mukainen toiminta on hallittua ja turvallista.

Määräysmuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia viraston toimintaan, sillä arvion mukaan Liikenne- ja viestintävirastoon saapuu vuosittain vain yksittäisiä poikkeushakemuksia määräyksen OPS M6-1 vaatimuksista. Poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä on vähintään vastaava turvallisuustaso kuin määräyksen vaatimusten

mukaisesti meneteltäessä, joten muutoksella ei ole heikentävää vaikutusta turvallisuuteen. Määräysmuutos selkeyttää prosessia asiakkaiden ja sidosryhmien kannalta sekä parantaa yhdenvertaisuutta. Määräysmuutoksella ei ole taloudellisia vaikutuksia tai vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen tai tasa-arvoon.

Määräyksen aikataulu

Määräys annetaan 12.3.2024 ja tulee voimaan 13.3.2024.

Määräyksestä viestiminen

Lausuntokierroksesta ja lopullisen määräyksen julkaisusta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa.