



Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Kirjaamo
PL 320, 00059 TRAFICOM
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
kirjaamo@traficom.fi

Viite: TRAFICOM/320370/03.04.00.00/2024

Lausunto ehdotetuista muutoksista liitimiä koskevaan ilmailumääräykseen OPS M2-9 (terveysvaatimukset)

Suomen Ilmailuliitto kiittää mahdollisuudesta lausua määräysluonnoksesta OPS M2-9: Liitimet.

Yleistä

Tässä lausunnossa keskitymme määräysluonnoksen kohtiin 5.4.4, 5.5.3 ja 6.5, joilla ehdotetaan uusia terveydentila- ja ensiapukoulutusvaatimuksia liitimen ohjaajille.

Ilmailuliitto kannattaa lähtökohtaisesti riskiperusteista ja oikeasuhtaista turvallisuussäätelyä sekä korkeaa toiminnan turvallisuuden tasoa. Määräysluonnoksen terveydentilavaatimuksia emme kuitenkaan voi kannattaa esitetyssä muodossa, koska ne eivät Ilmailuliiton näkemyksen mukaan vastaa toiminnan todellista turvallisuustilannetta.

Toteutuessaan terveydentilavaatimukset lisäävät merkittävästi harrasteilmailun kustannuksia, lisäävät hallinnollista taakkaa ja vähentävät tandemtoimintaan osallistuvien ohjaajien määrää eli heikentävät koko lajin toimintaedellytyksiä tulevaisuudessa.

Keskeiset huomiot

Liitimien ja liidinryhmien (A/B) ominaisuuksia

Arvioitaessa toiminnan riskiä ja mahdollisia seurauksia tulee huomioida eri liitimien ja liidinryhmien ominaisuudet:

- tandemliitimet suunnitellaan turvallisuus ensimmäisenä kriteerinä. Ne ovat lähtökohtaisesti vakaampia, hitaampia ja helpommin käsiteltäviä kuin korkeamman suoritustason yksipaikkaiset liitimet,
- liitimet ovat painopiste- ja/tai jarruohjattuja ja palaavat ohjaamattomina vakaaseen lentotilaan,
- A-ryhmän 2-paikkaisella liitimellä (moottoroitu riippuliito- tai varjoliito-trike) riskitason voidaan olettaa olevan korkeampi jo suuremman lentonopeuden ja massan takia,
- B-ryhmän kevyet tandemliitimet (riippu- tai varjoliidin) ovat erittäin turvallisia, vaikka ohjaaja menettäisikin toimintakykynsä. Ohjaamattomina ne



palaavat vakaaseen lentotilaan, edeten hitaasti trimminopeudella ja rauhallisesti vajoten.

- Esimerkiksi ohjaamattomana yleisesti käytetyn B-ryhmän tandemliitimen trimminopeus on vain 36–38 km/h, vajoama 1,0–2,0 m/s alaspäin ja sakkausnopeus 20 km/h.

Ilmailuliitto katsoo, että huomioiden erityisesti ohjaamattoman B-ryhmän tandemliitimien vakautuminen ja hitaat nopeudet, ne eivät aiheuta matkustajalle merkittävää vakavan onnettomuuden riskiä edes kyseisessä harvinaisessa poikkeustilanteessa.

Liitimet ja vertailu muun liikenteen riskiprofiiliin

Liitimen tekninen luonne (hidas, aerodynaamisesti vakaa ja vajoava liidin) sekä tyypillinen toimintaympäristö (pieni matkustajamäärä, VFR-päivälennot, usein hinaustoiminta maahenkilöstöineen) merkitsevät, että:

- sivullisille aiheutuva riski on käytännössä hyvin vähäinen,
- energiatasot mahdollisessa onnettomuudessa ovat olennaisesti pienemmät kuin kiinteäsiipisissä ilma-aluksissa tai monissa maantie- ja vesiliikenteen muodoissa.

Tästä huolimatta liidinlajien matkustajankuljetukseen ja koulutukseen esitetään terveydentilavaatimuksia, jotka ovat tiukempia kuin esimerkiksi henkilön kuljettamisessa moottoripyörällä, moottorikelkalla tai veneellä, vaikka näissä liikennemuodoissa sivullisriski on suurempi ja sääntely ei sisällä vastaavia terveydentilavaatimuksia.

Ilmailuliitto katsoo, että vaikka rinnastus muihin liikennemuotoihin ei ole suoraan verrannollinen määräysteknisesti niin se on kuitenkin suuntaa antava ja tällainen epäsuhta ei ole oikeanmukainen liidinlajien todelliseen riskiprofiiliin nähden.

Riskiperusteisuuden ja tilastollisen perustan puute

Määräysluonnoksen ja perustelumuiustion perusteella:

- kyse on kansallisesta harkinnasta; kansainvälinen sääntelyvelvoite ei edellytä vastaavia terveydentilavaatimuksia matkustajan kuljetukseen liitimellä,
- ei esitetä konkreettista perustetta (numeerista onnettomuustilastoa tai kvantitatiivista riskianalyysiä), joka osoittaisi ohjaajan terveydentilan aiheuttaneen merkittävää turvallisuusriskiä tandemliitimessä tai koulutuksessa,
- Ilmailuliiton omassa turvallisuusarviossa (turvallisuuden seuranta, harrastajien ja kerhojen kartoitus/kyselyt) ohjaajan toimintakyvyttömyys ei ole aiheuttanut poikkeus- tai vaaratilanteita tandemliitimillä lajin huomattavan pitkän historian aikana.



Ilman lähtöriskin määrittystä ja sääntelyn vaikutusarviota riskiperusteisuus ja suhteellisuus eivät toteudu.

Taloudelliset ja rakenteelliset vaikutukset harrastekenttään

Ehdotetut terveydentilavaatimukset aiheuttavat:

- toistuvia satojen eurojen kustannuksia erityisesti tandempiloteille ja kouluttajille,
- hallinnollista taakkaa ja todennäköisyyttä siitä, että osa kokeneista toimijoista luopuu tandem- ja koulutustoiminnasta,
- heikentävät pahimmillaan yleistä turvallisuusasennetta, jos harrastajat kokevat uudet vaatimukset ylimitoitetuksi sekä suhteettomiksi,
- heikentää uusien harrastajien mahdollisuuksia tutustua lajiin turvallisesti kokeneen ohjaajan kyydissä,
- kaupalliseen ja koulutustoimintaan asetettavien selvästi eritasoisten kustannusten seurauksena näiden toimintojen välinen raja voi hämärtyä, mikä lisää määräyksen väärintulkinnan ja epäyhtenäisen soveltamisen riskiä.

Tämä uhkaa tandemtoiminnan ja koulutuksen jatkuvuutta sekä uusien harrastajien perehdyttämistä ilman osoitettua, mitattavaa turvallisuushyötyä.

Toimintakyvyttömyyden todennäköisyys ja omavalvonta

Ilmailuliitto katsoo, että nykytilan tarkastelu ei anna perustetta terveydentilavaatimusten tiukentamiseen:

- Tilastoanalyysien mukaan lennon aikainen täydellinen toimintakyvyttömyys on erittäin harvinainen tapahtuma (todennäköisyys Suomen harrastajamäärällä olisi noin yksi tapaus/444 vuotta).
- Liidinlajit vaativat harrastajalta jo itsessään kohtuullisen hyvää fyysistä toimintakykyä (laitteiden käsittely, lento-ohjaus, laskeutuminen). Tämä käytännön vaatimus toimii luonnollisena seulana: kun ikä tai terveydentila heikentää fyysistä suorituskykyä, monet harrastajat lopettavat aktiivisen toiminnan ilman ulkopuolisia sääntelypakotteita.
- Harrasteilmailussa jo käytössä oleva omaehtoinen terveydentilavakuutus (vastaava I luokan ajokorttivaatimukseen perustuva oman terveydentilan arviointi) tarjoaa jo hyväksi havaitun, kevyen ja laajasti käytetyn riskinhallintamekanismin. Mekanismi myös velvoittaa oman terveydentilan jatkuvaan arviointiin ja lääkärintuomioon epäselvissä tapauksissa.
- Järjestäytyneessä harrasteilmailussa vallitsee ryhmäkuriin kuuluva turvallisuuskulttuuri, jossa kanssaharrastajat ja kerhon vastuuhenkilöt seuraavat sekä arvioivat toistensa toimintakykyä jatkuvasti.



- Kansallisella tasolla liitto ylläpitää tarkkoja tandemkoulutuksen ohjeita sekä tiedottaa jatkuvasti turvallisen toiminnan ja terveyden vaikutuksista lentotoimintaan.

Kun huomioidaan erittäin pieni todennäköisyys toimintakyvyttömyydelle ja olemassa oleva terveydentilavakuutus sekä muut mekanismit, erillisten pakollisten lääkärintarkastusten ei voida uskottavasti katsoa merkittävästi pienentävän jo olematonta riskiä.

Ensiapukoulutuksen tarve

Ilmailuliitto pitää määräysluonnoksessa esitetyn ensiapukoulutuksen käytännön hyödyllisyyttä heikosti perusteltuna:

- Suurin osa tandemlennätyksistä tapahtuu lentopaikalla tai sen välittömässä läheisyydessä hinaustoiminnan aikana, jolloin maahenkilöstö on yleensä paikalla ja nopea hälytysmahdollisuus pelastus- ja ensihoitopalveluille on olemassa.
- Kerran suoritettu ensiapukurssi ei anna riittäviä valmiuksia vakavien sairaskohtausten tai monimutkaisten onnettomuuksien hoitoon. Turvallisuutta lisäävät todennäköisemmin jatkuva tiedotus, kenttä- ja kerhotason ohjeistus hätätilanteissa toimimisesta sekä nopea hälytyskyky ammattimaiselle pelastus- ja ensihoitoyksikölle.
- Vakavamman onnettomuuden seurauksena ohjaaja on todennäköisesti toimintakyvyn antamaan ensiapua matkustajalle.

Perustelumuistion väite, että yksittäinen ohjaaja olisi usein täysin yksin vastuussa vakavista ensiaputilanteista lennon aikana, ei vastaa todellisuutta. Ilmailuliiton näkemyksen mukaan turvallisuutta lisää ensisijaisesti laadukas ohjeistus ja tiedottaminen oikeasta toiminnasta poikkeustilanteissa.

Yhteenveto

Ilmailuliitto katsoo, että nykyinen toimintamalli terveysvaatimuksissa on jo täysin riittävä ja oikeassa suhteessa liidintoiminnan riskiin. Pidämme määräysluonnoksessa esitettyjä terveydentilavaatimuksia kohtuuttomina ja harrasteilmailun asemaa heikentävinä. Määräysluonnoksen esitykset tai perustelut eivät huomioi riittävällä tasolla toiminnan todellista luonnetta tai jo käytössä olevia turvallisuuteen liittyviä toimintamenetelmiä.

Esitämme, että jatkossakin terveydentilavaatimukset noudattavat ryhmän I ajokorttilupaa vastaavia vaatimuksia eli omaehtoista terveydentilaselvitystä, jossa myös edellytetään hakeutumista lääkärintarkastukseen, jos vaikuttavia sairauksia todetaan tai terveydentilassa tapahtuu oleellisia muutoksia.



Ilmailuliitto esittää, että

- määräysluonnoksen kohtia 5.4.4, 5.5.3 ja 6.5 ei hyväksytä esitetyssä muodossa, vaan ne muutetaan liitteenä olevassa lausuntotaulukossa tarkemmin ehdotetulla tavalla
- jos Traficom katsoo tarpeelliseksi kiristää terveydentilavaatimuksia nykyisestä, määräysluonnos palautetaan takaisin valmisteluun ja terveydentilavaatimukset sekä niiden riskiarvio määritellään uudelleen yhteistyössä Ilmailuliiton asiantuntijoiden kanssa,
- jos määräysluonnoksen palauttamista takaisin valmisteluun ei katsota mahdolliseksi ja terveydentilavaatimuksia kiristetään niin niiden tulisi kohdistua vain liidinluokkaan A ja sisältää ajokorttilain (386/2011) 18 §:ssä säädetyt ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveystaamukset.

Muutosehdotukset perusteluineen on esitetty liitteenä olevassa lausuntotaulukossa.

Lausunnon valmistelu

Ilmailuliiton edunvalvontapäällikkö Petri Kantola (0400 910 203, petri.kantola@ilmailuliitto.fi) yhteistyössä Ilmailuliito liidintoimikunnan kanssa.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry

Timo Latikka
toiminnanjohtaja

LIITTEET

Liite 1. Kommenttitaulukko