



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 (kolmas lausuntokierros – terveydentilavaatimus kaupallisessa matkustajan kuljetuksessa)

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

Tässä lausunnossa keskitytään kohtaan 5.5.3, joka on ainoa kolmannella lausuntokierroksella uudelleen käsittelyyn otettu terveydentilavaatimus sen jälkeen, kun Traficom toisella kierroksella annetun palautteen johdosta luopui vastaavista vaatimuksista ei-kaupallisessa matkustajan kuljetuksessa (5.4.4), kaksipaikkaisen liitimen koulutuksessa (6.5) sekä ensiapukoulutuksesta. Ilmailuliitto pitää tätä osoituksena toimivasta, riskiperusteisesta sääntelyprosessista ja kiittää Traficomia asian huolellisesta uudelleenarvioinnista.

Jäljelle jäänyttä 5.5.3-kohdan vaatimusta luokan 2 lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta Ilmailuliitto ei kuitenkaan voi kannattaa esitetyssä muodossa.

Keskeiset huomiot

A- ja B-ryhmän liitimien ominaisuuserot

Kohdan 5.5.3 vaatimuksen tarpeellisuutta arvioitaessa on huomioitava erityisesti B-ryhmän jaloilta lähtevän varjoliitimen ja A-ryhmän raskaampien, moottoroitujen liitimien (mm. trikejen) väliset erot:

- B-ryhmän varjoliidin on hidas ja aerodynaamisesti vakaa: se jatkaa etenemistä ja vajoaa hallitusti trimminopeudella myös silloin, kun ohjaaja ei suorita ohjaustoimenpiteitä, eikä ohjaajan toimintakyvyn menetys johda hallitsemattomaan syöksyyn,
- A-ryhmän liitimet ovat massaltaan ja nopeudeltaan merkittävästi suurempia, jolloin myös mahdollisen onnettomuuden vakavuus on toisenlainen.



Traficommin edustajille järjestettiin 26.8.2026 Isolähteen lentopaikalla käytännön esittelytilaisuus, jossa videoituna havainnollistettiin B-ryhmän tandemvarjoliitimen ohjaajan täydellistä toimintakyvyttömyyttä: liidin säilytti vakaan lentotilansa ja laskeutui turvallisesti ilman, että ohjaajalle, matkustajalle tai kalustolle aiheutui vahinkoa. Yksittäinen esittely ei ole tilastollinen riskitutkimus, mutta se havainnollistaa samaa ilmiötä, johon on kiinnitetty huomiota jo toisella lausuntokierroksella.

Ilmailuliitto katsoo, että näiden ominaisuuserojen vuoksi terveydentilavaatimusta ei ole perusteltua kohdistaa yhtäläisenä kaikkiin liidinryhmiin, vaan B-ryhmän jaloilta lähtevän varjoliitimen oma riskiprofiili on otettava huomioon erikseen A-ryhmän liitimestä.

Kaupallisen toiminnan luonne liidinlajissa

Liidinlaji poikkeaa rakenteeltaan muusta harrasteilmailusta: harrastaja omistaa tyypillisesti itse lentolaitteensa, myös tandemliitimen, eikä toimintaa harjoiteta kerhon kalustolla. Suomessa kaupallista matkustajan kuljetusta liitimellä harjoittaa alle kymmenen henkilöä, ja toiminnan laajuus jää tyypillisesti muutamiin kymmeneen tandemlentoihin ja muutaman tuhannen euron vuosittaiseen liikevaihtoon pilottia kohden. Toimintaa harjoitetaan yritysmuodossa pääosin hallinnollisista ja vastuukysymyksiin liittyvistä syistä, ei laajamittaisen tai voittoa tavoittelevan liiketoiminnan luonteessa.

Ilmailuliitto katsoo, että terveydentilavaatimuksen kohdistaminen yksinomaan toiminnan yritysmuodon perusteella ei vastaa toiminnan todellista riskiprofiilia.

Riskiperusteisuuden puute

Traficommin perustelumuiotissa ei esitetä tilastotietoa tai muuta näyttöä siitä, että ohjaajan terveydentila olisi aiheuttanut onnettomuuksia tai vaaratilanteita tandemliitimillä, eikä arviota siitä, missä määrin luokan 2 kelpoisuustodistus tosiasiassa vähentäisi jo lähtökohtaisesti vähäiseksi arvioitua riskiä. Sama riskiperusteisuuden puute todettiin jo Ilmailuliiton toisen lausuntokierroksen lausunnossa, eikä sitä ole korjattu kohdan 5.5.3 osalta.

Taloudelliset vaikutukset ja niiden kohdentuminen

Kun kaupallisia tandemlentoja tehdään toimijaa kohden vuosittain vain muutamia kymmeniä, muodostuu tästä toistuva ja suhteellisesti merkittävä kuluerä – ja rasitus kohdistuu voimakkaimmin juuri niihin ikäryhmiin, joita



Suomen Ilmailuliiton jäsenistössä on eniten (varjoliitäjien keski-ikä noin 47 vuotta).

Ilmailuliitto katsoo, että vaatimuksen toteutuessa toiminnan jatkaminen ei monelle nykyiselle toimijalle enää olisi taloudellisesti mielekästä, minkä seurauksena tandemtoiminta ja samalla uusien harrastajien tulo lajiin todennäköisesti vähenee, ilman että tosiasiallinen turvallisuustaso paranee.

Yhteenveto

Ilmailuliitto ei pidä 5.5.3-kohdan vaatimusta perusteltuna: sen turvallisuushyötyä ei ole osoitettu, ja se kohdistuu taloudellisesti raskaana velvoitteena pienimuotoiseen, käytännössä yksityishenkilöiden lajin esittelemiseksi harjoittamaan toimintaan.

Ilmailuliitto esittää, että

- kohdan 5.5.3 terveydentilavaatimusta ei sovelleta lainkaan kaupallisessa matkustajan kuljetuksessa liitimellä;
- toissijaisesti, mikäli Traficom ei katso mahdolliseksi luopua vaatimuksesta kokonaan, B-ryhmän jaloilta lähtevä varjoliidin rajataan vaatimuksen ulkopuolelle erillään A-ryhmän liitimestä edellä kuvattujen teknisten ja aerodynaamisten ominaisuuserojen perusteella;
- kolmanneksi, mikäli terveydentilavaatimuksia tästä huolimatta kiristetään, niiden tulisi kohdistua vain liidinluokkaan A ja sisältää ajokorttilain (386/2011) 18 §:ssä säädetty ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset, ei EASA:n Osa MED -luokan 2 lääketieteellistä kelpoisuustodistusta.

Lausunnon valmistelu

Ilmailuliiton edunvalvontapäällikkö Petri Kantola (0400 910 203, petri.kantola@ilmailuliitto.fi) yhteistyössä liidintoimikunnan kanssa. Lausunnon valmistelussa on kuultu liidin- ja varjoliitoharrastajia sekä kaupallisia toimijoita.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry

Timo Latikka
toiminnanjohtaja