

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficomien vastaus
3 Maahuolintapalvelun tarjoajan ilmoitukset	Pitääkö nykyisten toimijoiden tehdä ilmoitus maahuolintapalveluista?	Finnair Maapalvelut	Kyllä. Määräyksen kohdassa 13 olevan siirtymämääräyksen mukaisesti niiden maahuolintapalvelun tarjoajien, jotka jo harjoittavat toimintaa uuden määräyksen voimaan tullessa, on tehtävä ilmoitukset toiminnastaan kahden kuukauden kuluessa määräyksen voimaantulopäivästä.
3.4	Kohdan alle esitetään lisättäväksi huomautusta tai viitettä kohtaan 7.1 sen selkeyttämiseksi, että ennen toiminnan käynnistämistä maahuolinnan harjoittajan on tehtävä sopimus ao. lentoaseman kanssa.	Finavia Oyj	Kohdassa 3 määrätään viranomaiselle tehtävistä ilmoituksista. Sopimusta koskeva maininta on jo määräyskohdassa 7.1, ja siihen voidaan tarkentaa, että sopimus on tehtävä ennen toiminnan käynnistämistä. Perustelumuiostiossa voidaan muistuttaa lentoaseman pitäjän kanssa tehtävästä sopimuksesta myös kohdan 3 yhteydessä.
6.2	<i>Ajantasainen maahuolintapalvelun tarjoajan toimintakäsikirja on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle.</i> Koskeeko tämä vain toiminnan aloitusta vai onko toimitettava aina käsikirjan revisioiden jälkeen uusi versio? Toimintakäsikirjan muutokset, vaativatko viranomaisen hyväksynnän?	Finnair Maapalvelut	Viranomaiselle on toimitettava käsikirjan ajantasainen versio aina, kun uusi versio on tehty. Käsikirjaa ei tarvitse toimittaa fyysisesti, vaan linkki sähköiseen versioon riittää. Käsikirjalle tai sen muutoksille ei vaadita viranomaisen hyväksyntää, joten ne toimitetaan yksinomaan tiedoksi.
7.1 Yleistä	<i>Maahuolintapalvelun tarjoamisesta on tehtävä sopimus lentoaseman pitäjän ja maahuolintapalvelun tarjoajan kesken.</i> Onko sopimuksen sisällöstä tulossa ohjeistusta (kuten esim. ovat EASA Guidance Materialit)? Vai riittävätkö sopimukseen luonnoksessa mainitut: Sopimuksesta on käytävä ilmi maahuolintapalvelun tarjoajan voimassa oleva organisaatio, vastuuhenkilöt ja heidän tehtävänsä lentoasemakohtaisesti? Voiko lentoaseman pitäjä sisällyttää sopimukseen muita elementtejä?	Finnair Maapalvelut	Määräyksessä on vähimmäisvaatimukset, ja sopimukseen voidaan vapaasti sisällyttää muitakin elementtejä, jotka osapuolet katsovat tarpeellisiksi. Todettiin myös, että lentoaseman pitäjän kanssa tehtävää sopimusta ei ole käytännössä vaadittu silloin, kun lentoyhtiön omahuolinnassa on kyse matkustajapalveluista (lähtöselvitys ja porttitoiminnot). Tarkennetaan tämän vuoksi määräykseen, että sopimusvaatimus koskee vain ilma-aluksille asematasolla tarjottavia palveluita.
7.1 Yleistä	<i>Maahuolintapalvelun tarjoamisesta on tehtävä sopimus lentoaseman pitäjän ja maahuolintapalvelun tarjoajan kesken. Sopimukseen on kirjattava mahdol-</i>	Yksityishenkilö A	Kilpailun tasapuolisuuden turvaamisesta julkisen ja yksityisen elinkeinotoiminnan välillä säädetään kilpailulain (948/2011) 4 a luvussa. Lisäksi Finaviaan sekä kuntiin lentoasemien pitäjinä sovelletaan erityisalojen hankintalakia (laki vesi- ja energia-

	<p><i>liset lentoasemakohtaiset erityisehdot.</i></p> <p>Tähän tulisi saada 'tasapuolista kohtelua' tukeva lause. Lentoaseman pitäjä ei saa asettaa toimijoita eriarvoiseen asemaan. Esimerkiksi 'taloudellisten edellytysten' määrittäminen on haastavaa eri toimijoiden välillä. Näin etenkin, jos kunta tai valtio ylläpitää lentoasemaa ja tarjoaa samoja palveluja.</p>		<p>huollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista, 1398/2016). Erityisalojen hankintalain 3 §:ssä säädetään julkisissa hankinnoissa noudatettavista periaatteista:</p> <p>Hankintayksikön on kohdeltava hankintamenettelyn osallistujia ja muita toimittajia tasapuolisesti ja syrjimättömästi sekä toimittava avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioon ottaen.</p> <p>Jos tarjouskilpailussa ehdokkaana tai tarjoajana on hankintayksikön organisaatioon kuuluva yksikkö, hankintayksikön omistama yhteisö tai laitos taikka toinen hankintayksikkö, sitä on kohdeltava samalla tavoin kuin muita ehdokkaita ja tarjoajia.</p> <p>Traficom katsoo, että lausunnonantajan esiin tuomat asiat tulevat näissä säännöksissä katetuiksi. Muutoinkin tasapuolisen kohtelun varmistaminen kilpailutilanteessa ja hankinnoissa kuuluu Kilpailu- ja kuluttajaviraston toimivaltaan.</p> <p>Lisäksi maahuolintapalvelun tarjoajien valinnasta on sääntelyä maahuolintadirektiivissä 96/67/EY. Valintamenettely tulee ylipäänsä kysymykseen vain silloin, kun maahuolintapalvelun tarjoajien määrää lentoasemalla on rajoitettu. Suomessa tällaisia rajoituksia ei ole käytössä. Sen sijaan lentoyhtiö voi valita käyttämänsä maahuolintayhtiön esimerkiksi tarjouskilpailulla.</p>
7.2 Lentoaseman pitäjän velvoitteet	<p><i>Lentoaseman pitäjän tehtävänä on hyväksyä maahuolinnan alueelliset yleisjärjestelyt, valita ja nimetä kyseisellä lentoasemalla toimivat maahuolintapalvelun tarjoajat, tehdä näiden kanssa kirjalliset sopimukset sekä huolehtia yleisen järjestyksen pidosta.</i></p> <p>Kriteerit, jolla lentoaseman pitäjä valitsee maahuolinnan tarjoajan? Miten varmistutaan että maahuolinnan palvelun tarjoajat valitaan puolueettomasti, jos esimerkiksi maahuolintayhtiön omistaja on lentoaseman pitäjä? Vai katsotaanko tässä tapauksessa, että lentoaseman pitäjä on itse maahuolintaa tarjoava yhtiö?</p> <p>Valitseeko lentoaseman pitäjä maahuolinnan tarjoajat määrääjäksi vai toistaiseksi?</p>	Finnair Maapalvelut	<p>Maahuolintadirektiivin 11 artiklan mukaan palveluntarjoajien valintamenettelyä noudatetaan vain silloin, kun lentoasemalla toimivien maahuolintayritysten määrää joudutaan rajoittamaan. Suomen lentoasemilla tällaisia rajoituksia ei ole. Näin ollen maahuolintapalveluita saa lähtökohtaisesti tarjota mikä tahansa yritys. Sen sijaan lentoyhtiö voi valita käyttämänsä palveluntarjoajan esimerkiksi tarjouskilpailun kautta.</p> <p>Silloin kun valintamenettelyä käytetään, maahuolintapalvelun tarjoajien valintakriteerit ovat lentoaseman pitäjän itse määritettävissä kyseisen lentoaseman tarpeiden mukaan. Jos palveluntarjoajien määrää on rajoitettu maahuolintadirektiivin 11 artiklassa tarkoitetulla tavalla, palveluntarjoajan saa valita enintään seitsemäksi vuodeksi.</p> <p>Jos maahuolintapalvelun tarjoajien määrää on rajoitettu, valinnassa noudatetaan maahuolintadirektiivin 11 artiklan 1 c) kohtaa:</p> <p>"c) palvelujen tarjoajat valitsee:</p> <p>i) lentoaseman pitäjä kuultuaan sitä ennen käyttäjien komiteaa, jos</p> <p>— lentoaseman pitäjä ei itse tarjoa vastaavanlaisia maahuolintapalveluja,</p>

			<p>eikä</p> <ul style="list-style-type: none"> — lentoaseman pitäjällä ole suoraa tai epäsuoraa määräysvaltaa tällaisia palveluja tarjoavissa yrityksissä, eikä — sillä ole osuutta tällaisessa yrityksessä, <p>ii) muissa tapauksissa lentoaseman pitäjältä riippumattomat jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset kuultuaan käyttäjien komiteaa ja lentoaseman pitäjää." Näin ollen jos yksi mahdollisista palveluntarjoajista on kokonaan tai osittain lentoaseman pitäjän omistuksessa, valinnan tekisi Traficom.</p> <p>Lisäksi maahuolintapalvelun tarjoajien valinnassa noudatetaan kilpailulakia ja erityisalojen hankintalakia, joissa on sääntelyä tarjoajien tasapuolisesta kohtelusta.</p>
7.2 Lentoaseman pitäjän velvoitteet	<p>Tasapuolisen kilpailutilanteen aikaansaamiseksi, tulee lentoaseman osoittaa tarkoituksen mukaiset toimitilat palveluiden tuottajille ja näiden kalustolle. Tilojen vuokra tulee olla julkista ja perusteltavissa.</p> <p>Mikäli lentoaseman pitäjä itse myös tuottaa kyseessä olevaa maahuolintapalvelua, on tilanne erikoinen. Tällöin heillä on kilpailuetu puolellaan, koska he tietävät kilpailijoidensa taloustilanteen ja saavat lasketua näiden hintatason.</p>	Yksityishenkilö A	<p>Maahuolintaan varattujen toimitilojen tasapuolisesta jakamisesta sekä niiden käytöstä perittävien maksujen syrjimättömyydestä säädetään maahuolintadirektiivin 96/67/EY 16 artiklan 2 ja 3 kohdassa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Lentoasemien maahuolintaan varatut tilat on jaettava maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaan oikeutettujen käyttäjien kesken, mukaan lukien markkinoille tulijat, heidän oikeuksiensa käyttämisen edellyttämässä määrin sekä tosiasiallisen ja tasapuolisen kilpailun mahdollistamiseksi asianmukaisten, puolueettomien, avoimien ja syrjimättömien sääntöjen sekä perusteiden mukaisesti. 3. Jos lentoaseman rakennelmien ja laitteiden käytöstä peritään maksu, maksu on määriteltävä asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin perustein. <p>Edellä mainitut maahuolintadirektiivin säännökset on Suomessa pantu täytäntöön ilmailulain 90 §:n 1 momentilla: Lentopaikan pitäjä on velvollinen huolehtimaan siitä, että lentopaikan rakennelmien ja laitteiden käytössä maahuolintaan ja omahuolintaan sekä käytön järjestämisessä noudatetaan, mitä maahuolintadirektiivin 16 artiklassa säädetään.</p>
7.4 Maahuolintapalvelun tarjoajan velvoitteet	Lisätään kohdan loppuun uusi kappale: Maahuolintapalvelun tarjoajan tulee ilmoittaa organisaationsa toiminnassa tapahtuvista merkittävistä muutoksista myös lentoasemalle.	Finavia Oyj	Tällaisesta asiasta tulisi sopia lentoaseman pitäjän ja maahuolintapalvelun tarjoajan välisessä sopimuksessa. Muutosten ilmoittamisesta viranomaiselle määrätään kohdassa 3.5.
8.2 Jäänpoisto ja -esto	Määräyksessä tulisi olla SAE 6286 mukainen koulutus vaatimuksena, nyt se puuttuu määräyksestä.	Nordic Regional Airlines Oy (Norra)	Traficomien näkemyksen mukaan standardin SAE AS6286 mukainen koulutus ei ole välttämätön vaatimus, sillä sen vaatimukset voivat pienimuotoista toimintaa varten olla tarpeettomankin raskaita. Tarvittava osaaminen standardin SAE AS6285

			mukaiseen jäänpoisto- ja jäänestotoimintaan on mahdollista saavuttaa myös muunlaisella koulutuksella, joka sovitetaan kyseessä olevan toiminnan tarpeisiin. Vaatimustason asettaa lentotoiminnan harjoittaja.
8.4 Maakaluston käyttö ja huolto	<p><i>Maakaluston korjaus ja huolto on sallittu ainoastaan asianmukaisesti koulutetulle henkilöstölle. Mikäli korjaus ja huolto on ulkoistettu, on maahuolintapalvelun tarjoajan varmistettava, että korjaus ja huolto tehdään laitevalmistajan ohjeiden ja standardien mukaisesti, ja että maahuolintapalvelun tarjoaja saa tiedot tehdyistä toimenpiteistä huoltohistorian ylläpitoa varten.</i></p> <p>Kappale rajoittuu ainoastaan maahuolintapalvelun tarjoajan omistamaan kalustoon, ei ota huomioon tapauksia, joissa maahuolinnan tarjoaja käyttää toisen yhtiön omistamaa tai vuokraamaa maakalustoa tai lentoaseman pitäjän omistamaa kalustoa.</p> <p>Muutosehdotus: <i>"Mikäli maahuolintakaluston hallinnointi on ulkoistettu kolmannelle osapuolelle, on ulkoistuksesta sopineella toimijalla (maahuolintayhtiö, ilma-aluksen käyttäjä tai lentoaseman pitäjä)) vastuu kalustoon liittyvän toimenpide- ja huoltohistorian ylläpidosta ja valvonnasta"</i></p>	Finnair Maapalvelut	Kohdassa ei ole tarkoitettu yksinomaan maahuolintapalvelun tarjoajan itse omistamaa kalustoa. Jos maahuolintapalvelun tarjoamisessa käytetään yhteiskäyttöistä kalustoa, sen käytöstä tehdään sopimus, jonka mukaisesti käyttäjä saa tarvittavat dokumentit kaluston toimenpide- ja huoltohistoriasta. Tässäkin tilanteessa maahuolintapalvelun tarjoajan vastuulla on varmistaa, että käytettävä kalusto on asianmukaisessa käyttökunnossa, tekemällä käyttöönottotarkastus.
9 Merkinantajan hyväksyntä	<p>Merkinannosta ("marshalling") on voimassa oleva määräys (EASA Aerodromes osa D, asematasopalvelut). GEN M1-3 koskee maahuolintaa lentoasemalla, GEN M1-3 ottaa kantaa merkinantajan hyväksyntään, mutta onko oikea paikka maahuolintaa koskevassa määräyksessä? Olisiko kuitenkin syytä olla erillinen määräys, koska merkinannosta säädetään asematasopalveluja koskevassa määräyksessä ja merkinanto ei ole tulevassa GH-regulaatiossa?</p> <p>Lentoaseman pitäjä voi sopia palveluiden tuottamisesta toisen toimijan kanssa (ADR.OR.D.010 Alihankinta). Jos kuitenkin merkinantajan hyväksyntä jää</p>	Finnair Maapalvelut	<p>Merkinantajan tehtävä luetaan maahuolintadirektiivin liitteessä olevan luettelon mukaan maahuolintapalveluihin kuuluvaksi, joskin asematasopalvelujen osana. Traficom katsoo, että tästä syystä merkinantajien kelpoisuusvaatimukset sopivat osaksi maahuolintamääräystä.</p> <p>Merkinantajan hyväksyntä perustuu asetuksen 923/2012 kohtaan SERA.3301 d): merkinantajan tai opastajan tehtäviä saavat harjoittaa ainoastaan henkilöt, joilla on asiaa koskevassa unionin tai kansallisessa lainsäädännössä edellytetty koulutus, kelpoisuus ja hyväksyntä.</p> <p>EASAn maahuolintasäätely tulee syrjäyttämään tämän määräyksen siirtymäajan jälkeen. Silloin määräys tulee kumottavaksi joko kokonaan tai säilyttäen jäljelle jäävät osat, joissa EASA-regulaatio jättää kansallista liikkumavaraa. Jos GEN-määräys kumottaisiin muilta osin kokonaan, siinä vaiheessa voidaan harkita mer-</p>

	GEN M1-3:een, niin ADR.OR.D.017 mukainen vastuu koulutusohjelmasta jne. pysyy lentoaseman pitäjällä, mutta tulisiko sopimukseen lentoaseman pitäjän ja maapalveluiden tarjoajan kanssa huomioida myös lentoaseman ulkoistamat tehtävät?		kinantajan kelpoisuusvaatimusten siirtämistä toiseen määräykseen. Tämä kansallinen määräys ei vaikuta EU:n lentopaikka-asetuksessa säädettyihin vastuisiin eikä siinä tarkoitettuihin palvelujen ulkoistamista koskeviin sopimuksiin.
9.3	<p>Tällä hetkellä lähes kaikilla maahuolinnan tarjoajilla on käytössään viranomaisen hyväksymä merkinantajan koulutusohjelma. Ko. yritykset ovat satsanneet näiden koulutusohjelmien laadintaan, joten niiden hyödyntäminen tulisi olla mahdollista myös jatkossa, jos ne sisällöllisesti vastaavat lentoaseman pitäjän laatimaa koulutusohjelmaa. Mikäli näin ei tehdä, tästä aiheutuu maahuolintayhtiöille lisäkustannuksia heidän hankkiessa lentoaseman pitäjältä maksullista koulutusta (esim. teoriakoulutusosuuksia).</p> <p>Vai onko niin, että lentoaseman pitäjän laatimalla merkinantajan koulutusohjelmalla tarkoitetaan AMC1 ADR.OPS.D.080(a)(1);(2) -tyyppistä listausta koulutukselle asetetuista vaatimuksista, jotka tulee täyttää, jos maahuolinnan tarjoaja haluaa itse toteuttaa koulutuksen?</p> <p>Kokonaisuuden kannalta olisi tarkoituksenmukaisempaa, jos koulutuksen järjestävä taho (maahuolintayhtiö) voisi seurata omaa koulutusohjelmaansa ja lentoaseman pitäjän vastuulla olisi valvoa, että merkinantajilla olisi riittävät kelpoisuudet voimassa lentoaseman alueella työskenneltäessä.</p>	Finavia Oyj	<p>Vaatus lentopaikan pitäjän laatimasta koulutusohjelmasta perustuu EU:n lentopaikka-asetukseen 139/2014, eikä johdu tästä määräysmuutoksesta. Asetuksen kohdan ADR.OPS.D.080 a) mukaan lentopaikan pitäjän on laadittava ilma-alusten opastuspalvelua hoitavien henkilöiden koulutusohjelma ja varmistettava sen toteutus. Alakohdan b) mukaan koulutusohjelma on toteutettava kohdan ADR.OR.D.017 mukaisesti. Tämän perusteella lentopaikan pitäjä siis vastaa koulutusohjelman asianmukaisuudesta. Jos lentopaikan pitäjä katsoo, että maahuolintayhtiön käyttämä merkinantajien koulutusohjelma on riittävä, se voi hyväksyä tällaisen ohjelman käytön.</p> <p>EASAn AMC/GM-materiaalin kohdassa AMC1 ADR.OPS.D.080(a)(1);(2) olevaa listausta noudattamalla voidaan varmistaa, että merkinantajien koulutus täyttää sille asetetut vähimmäisvaatimukset.</p> <p>Määräysmuutoksen taustalla on se, että koulutusohjelmille ei EU-säätelyn mukaan itse asiassa vaadita viranomaisen hyväksyntää. Sen sijaan EU:n yhteisiä lentosääntöjä koskevan asetuksen 923/2012 kohdan SERA.3301 d) mukaan merkinantajan tai opastajan tehtäviä saavat harjoittaa ainoastaan henkilöt, joilla on asiaa koskevassa unionin tai kansallisessa lainsäädännössä edellytetty koulutus, kelpoisuus ja hyväksyntä. Tämä hyväksyntävaatimus on otettu määräysmuutoksella käyttöön.</p> <p>Samoja merkinantajan koulutusohjelmia voidaan käyttää myös jatkossa, eikä niitä tarvitse hyväksyttävä viranomaisella. Lentopaikan pitäjä myös valvoo merkinantajien kelpoisuutta.</p>
9.4	<i>Ellei ilmailulaista muuta johdu, merkinantajan koulutuksen antanut organisaatio hakee merkinantajille hyväksyntää Liikenne- ja viestintävirastolta toimittamalla virastolle luettelon tehtävään vaadittavan koulutuksen saaneista henkilöistä ja näiden yhteystiedot. Hyväksyntä myönnetään Liikenne- ja viestintäviraston päätöksellä luettelossa mainituille henkilöille, jotka täyttävät hyväksynnän saamisen muut</i>	Finavia Oyj	Lentoaseman pitäjän suorittamasta valvonnasta ja siihen liittyvistä tiedonsaanti-oikeuksista voidaan parhaiten sopia maahuolintayhtiön ja lentoaseman pitäjän välisessä sopimuksessa. Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 227 §:n nojalla Traficom voi tarvittaessa luovuttaa liikenneasioiden rekisteristä etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta yksittäisluovutuksena.

	<i>edellytykset.</i> Oman valvontatehtävänsä hoitamiseksi myös lentoaseman pitäjällä tulisi olla pääsy viranomaisen ylläpitämään hyväksyntäluetteloon.		
10 Ilmoittaminen lentoturvallisuutta vaarantavista tapah- tumista ja vau- rioista	Lisätään uusi kappale: Maahuolintapalvelun tarjo- ajan raportointivelvollisuudet lentoaseman pitäjän suuntaan on kuvattu lentoaseman toimintakäsikir- jassa.	Finavia Oyj	Ehdotettu lisäys on luonteeltaan enemmän informatiivinen kuin uusi itsenäinen vaatimus, joten lisätään asiasta maininta perustelumuistioon.
13 Siirtymä- määräykset	Kansallisen määräyksen voimaantulo tulisi olla EASA määräyksen kanssa samaan aikaan, siirtymäaika huomioiden.	Norra	Kansallisen määräyksen tarkoituksena on ottaa eräitä EASAn tulevan maahuolin- tasääntelyn keskeisiä vaatimuksia käyttöön jo ennalta, jotta siirtymä uuteen sään- telyyn olisi toimijoille helpompi. Tästä syystä kansallisen määräyksen siirtymäajat ovat lyhyempiä. Siinä vaiheessa kun EASAn valmisteleva maahuolintasääntely tulee EU-asetuksena sovellettavaksi siirtymäajan jälkeen, se syrjäyttää kansallisen määräyksen.