

Oikeus ilmatilaan

OTK, KTK Mika Mäkilä

13.9.2017

1 Johdanto

- Tutkimuksen kohteena ilmatilan fyysinen käyttö taloudellisessa hyötymistarkoituksessa
 - esimerkiksi radiotaajuudet ja avaruus rajattu tutkimusaiheen ulkopuolelle
- Tunnistettu kolme keskeistä näkökulmaa:
 - lentoasema lentoliikenteen (ilmatilan käytön) solmukohtana,
 - ilmatila ”maan ja taivaan välissä”, ensisijaisesti lentoliikenteen käytössä
 - Ilmatilan käytöstä kilpailevat uudet tulokkaat, kuten dronet
- Tutkimuskysymys: mitkä tekijät vaikuttavat voimassa olevan oikeuden mukaan ilmatilan taloudelliseen hyödynnettävyyteen?

2 Metodi

- Tutkimus on sääntelyteoreettinen: tutkimuksellinen kiinnostus kohdistuu ilmatilan sääntelyyn ja sen mahdollistamaan ilmatilan taloudelliseen hyödynnettävyyteen
- Sääntelyteorian näkökulma on ulkoinen, toisin sanoen, miten oikeusinstituutio toimii yhteiskunnassa
- Oikeustaloustieteellinen tutkimus kuuluu oikeuden yleistieteiden alaan
 - sääntelyteoriassa taloudelliset näkökulmat vahvasti mukana, mutta ei sellaisenaan Common Law-painotteista Law and Economics'ia
 - vallitsevin oikeuslähdeopillisin sitoumuksin

3 Lentorasema (I)

- Perustuu lentoasema-alueen (maa-alueen / kiinteistön) käyttöön, jolla on alueellisesti laajat ulkoisvaikutukset
- Kiitotiet vaikuttavat merkittävästi ilmatilan käyttöön ja alueelliseen vaikuttavuuteen
- Sääntelystandardeista painottuvat
 - tehokkuus, erityisesti kompensatiokriteeri (Kaldor-Hicks)
 - hallinnolliset kustannukset
 - vaikuttavuus

3 Lentorasema (II)

- Merkittävin ulkoisvaikutus on melu, joka vaikuttaa alueiden käyttöön, kuten
 - kaavoituksessa eri toimintojen sijoittamiseen,
 - lentoestevaikutuksen vuoksi tuulivoimaan (vast.) ja
 - miehittämättömien ilma-alusten ja lennokkien käyttöön
- Suomessa sääntelykeinoina kaavoitus ja ympäristöluvat hallinnollis-allokatiivisina, ei taloudellisina ohjauskeinoina
 - avoinna ympäristövahinkovastuun merkitys ulkoisvaikutusten sisäistämisen näkökulmasta

4 Ilmatila (I)

- Valtion suvereniteetin ydintä, osa alueellista koskemattomuutta, valtion omaisuutta?
 - Pohdittavana omistusoikeuden luonne: käyttöoikeus/konsessio, Public Franchising (vrt. ohjelmistotoimiluvat) vai ”yhteislaidun”
- Ilmatila valvottua ja valvomatonta, valvotussa lentoliikennettä ohjataan, valvomattomassa lentoliikenne ohjautuu keskinäisellä koordinaatiolla
- Sääntelystandardeista painottuvat
 - tehokkuus, erityisesti kustannustehokkuus (staattinen ja dynaaminen)
 - vaikuttavuus
 - tasapuolisuus
 - kompensatiokriteeri (Kaldor-Hicks)

4 Ilmatila (II)

- Ilmatilan ”kaavoitus” tehdään lentoliikenteen sääntelynä, vaikka sillä voi olla maa-alueiden kaavoitukseen rinnastettavia vaikutuksia
- Valvotussa ilmatilassa nimetty ilmaliikennepalvelujen tarjoaja ohjaa lentoliikennettä oikeudellisena monopolina
 - Onko kyseessä taloudelliseen hyödyntämisen mahdollistava hallintaoikeus valvottuun ilmatilaan vai ennemmin konsessio eli käyttöoikeussopimuksen kaltainen oikeudellinen järjestelmä?
- Valvomaton ilmatila ja sen suhde lentoliikenteen haastajiin?

5 Lentoliikenteen haastajat

- Uusi teknologia on tuomassa miehittämättömät ilma-alukset ja lennokit arkipäiväisempään käyttöön
 - Eivät niinkään haasta nyt lentoliikennettä, vaan lähi-ilmatilan käyttöä
- Voi tulevaisuudessa olla merkittäväkin maakäytön, liikenteen ja turvallisuuden koordinoimisen sääntelykohde
 - kansallisessa sääntelyssä kunta-valtio -suhde merkittävä
- Sääntelystandardeista painottuvat
 - dynaaminen tehokkuus (ja vaikuttavuus, kuten innovaatiot)
 - hallinnolliset kustannukset
 - joustavuus (ulkoisesti, normatiivisesti ja operationaalisesti)

6 Kokoavia näkökohtia (I)

- Ilmatilan käyttö merkittävää liiketoimintaa: lentoasemat itsessään liikenteen solmukohtina, ja ilmatilan käyttö osana kansainvälistä ilmailua
- Ilmatilan omistusoikeuden perusteet suhteessa taloudelliseen hyödynnettävyyteen erityislainsäädännön varassa, vrt. valtion suvereniteetti ja käyttöoikeus konsessiona
- Sääntely kehittynyt ”aikojen saatossa” ja lentoliikenteen ehdoin, pitkälti toimialakohtaista

6 Kokoavia näkökohtia (II)

- Sääntelykeinoina kaavoitus (kuten muissakin liikennemuodoissa), ympäristöluvut ja (ainakin toistaiseksi) toimialakohtainen sääntely
- Uudet teknologiat voivat haastaa sääntelyjärjestelmää, kuten perinteisen kaavoituksen muutosta kaksiulotteisuudesta kolmiulotteisuuteen
- Sääntelystandardit antanevat vastauksia tutkimuskysymykseen eri näkökulmista