

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi ilmailulakia, liikenteen palveluista annettua lakia, sähköisen viestinnän palveluista annettua lakia, rikoslakia ja puolustusvoimista annettua lakia. Samalla vuoden 2009 ilmailulain kaksi nykyisen ilmailulain siirtymäsäännöksellä voimaan jätettyä pykälää kumottaisiin.

Esityksen mukaan kansallista ilmailusääntelyä päivitettäisiin vastaamaan EU:n lainsäädäntöä sekä toteutettaisiin useita lainsäädäntötekniisiä täsmennyksiä ja korjauksia. Tavoitteena on kansallisen ilmailusääntelyn selkeyttäminen, viranomaisen toimivaltuuksien täsmentäminen sekä siviili-ilmailun korkean turvallisuustason ylläpitäminen.

Eräiden kansallisen sääntelyn alaan kuuluvien ilma-aluksien lentokelpoisuuden tarkastamista sujuvoitettaisiin. Matkustajien kuljettamisesta historiallisella ilma-aluksella olisi jatkossa ilmoitettava, jos toiminta ei muutoin kuulu luvan- tai ilmoituksenvaraisuuden piiriin. Lentomenetelmiä ja eräitä lennonvarmistuspalveluita koskevia vastuita täsmennettäisiin. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun suorittamista helpotettaisiin säätämällä palvelua koskevasta tiedonsaantioikeudesta. Lentopaikkojen rakentamislupaa koskien tehtäisiin tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arviointia koskevan direktiivin asianmukaisen täytäntöönpanon edellyttämiä muutoksia. Lentopaikka-avustuksien myöntäminen siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi. Tarkastuslentäjän tehtävän luonne julkisena hallintotehtävänä vahvistettaisiin laissa. Ilma-aluksen rekisteröinnissä tarvittavia tietoja täsmennettäisiin.

Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuuksia kansallisena siviili-ilmailun turvallisuusviranomaisena täydennettäisiin ja täsmennettäisiin. Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuutta rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenneoikeuksien käytölle täsmennettäisiin. Liikenne- ja viestintäviraston oikeutta puuttua ilmoituksenvaraiseen ilmailutoimintaan täsmennettäisiin. Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuutta kieltää lento ja estää ilma-aluksen lähtö täydennettäisiin EU:n lainsäädännössä edellytetyllä tavalla kattamaan tilanteet, joissa turva-asetuksessa säädettyä ei ole noudatettu. Lentoaseman pitäjällä ja ilmaliikennepalvelun tarjoajalla olisi oikeus havainnoida oikeudetonta miehittämätöntä ilmailua välitystietojen avulla.

Rikoslain liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevaa tunnusmerkistöä tarkistettaisiin ilmailusääntelyn systematiikan kehityksen johdosta. Keskeisimpien miehittämätöntä ilmailua koskevien EU-säännösten vastainen toiminta sanktioitaisiin rikkomuksena. Muilta osin ehdotetut muutokset ovat pääosin teknisiä.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan pääosin voimaan viimeistään 31.12.2021.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	5
2 Nykytila ja sen arviointi.....	6
2.1 Lentotoimintalupa	6
2.1.1 Kansallisten ilma-alusten lentotoimintalupa	6
2.1.2 Vuoden 2009 ilmailulain lentotoimintalupa kaupalliseen ilmakuljetukseen ilmapallolla.....	7
2.2 Lentokelpoisuuden tarkastaminen.....	9
2.3 Miehitettömän ilmailu.....	10
2.3.1 Miehitettömän ilmailun EU-sääntely	10
2.3.2 Miehitettömän ilma-aluksen lennätyksen havainnointikyvykkyyteen liittyvä toimivalta	11
2.4 Melutodistus.....	12
2.5 Ympäristövaikutusten arviointimenettely lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakentamisessa	14
2.5.1 YVA-direktiivin täytäntöönpano	14
2.5.2 YVA-menettely ilmailulaissa.....	14
2.6 Lentopaikka-avustukset.....	15
2.7 Lentomenetelmät.....	16
2.7.1 Ilmatilan hallinnan EU-sääntely.....	16
2.7.2 Lentomenetelmät.....	16
2.8 Lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittaminen	18
2.9 Valtion ilmailun ja sotilasilmailun tehtävien toteuttamista varten ylläpidettävät, järjestettävät ja kehitettävät lennonvarmistuspalvelut.....	19
3 Tavoitteet	19
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	20
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	20
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	22
4.2.1 Yleistä esityksen vaikutuksista	22
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset	22
4.2.2.1 Vaikutukset julkiseen talouteen ja kansantalouteen.....	22
4.2.2.2 Vaikutukset yrityksiin	23
4.2.2.3 Vaikutukset kotitalouksien asemaan	24
4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	25
4.2.4 Vaikutukset lentoturvallisuuteen.....	26
4.2.5 Muut vaikutukset.....	27
4.2.5.1 Ympäristövaikutukset	27
4.2.5.2 Yhdenvertaisuus	27
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	28
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	28
5.1.1 Lentotoimintailmoitus	28

5.1.2 Lentokelpoisuuden tarkastaminen.....	29
5.1.3 Lentomenetelmät.....	29
5.1.4 Miehitettävien ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointi.....	30
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot.....	30
5.2.1 Lentomenetelmät.....	30
6 Lausuntopalaute.....	31
6.1 Ilmailulaki.....	31
6.2 Liikenteen palveluista annettu laki.....	34
6.3 Sähköisen viestinnän palveluista annettu laki.....	34
6.4 Rikoslaki.....	35
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	35
7.1 Ilmailulaki.....	35
7.2 Vuoden 2009 ilmailulaki.....	61
7.3 Laki liikenteen palveluista.....	61
7.4 Laki sähköisen viestinnän palveluista.....	74
7.5 Rikoslaki.....	74
7.6 Laki puolustusvoimista.....	77
8 Lakia alemman asteinen sääntely.....	78
8.1 Uudet määräyksenantovaltuudet.....	78
8.2 Kumottavat määräyksenantovaltuudet.....	78
9 Voimaantulo.....	78
10 Toimeenpano ja seuranta.....	79
11 Suhde muihin esityksiin.....	79
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys.....	80
12.1 Johdanto.....	80
12.2 Elinkeinovapaus.....	80
12.3 Liikkumisvapaus.....	84
12.4 Omaisuuden suoja.....	85
12.5 Oikeus terveelliseen ympäristöön ja mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.....	86
12.6 Yhdenvertaisuus.....	86
12.7 Yksityiselämän suoja.....	87
12.8 Lainsäädäntövallan siirtäminen viranomaiselle.....	90
12.9 Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle.....	91
12.10 Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate.....	93
LAKIEHDOTUKSET.....	94
laki ilmailulain muuttamisesta.....	94
laki ilmailulain 68 ja 69 §:n kumoamisesta.....	107
laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	108
laki sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 265 §:n muuttamisesta.....	113
laki rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:n muuttamisesta.....	114
laki puolustusvoimista annetun lain 15 a §:n muuttamisesta.....	116
RINNAKKAISTEKSTIT.....	117
laki ilmailulain muuttamisesta.....	117
laki ilmailulain 68 ja 69 §:n kumoamisesta.....	152
laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	154

HE 197/2021 vp

laki sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 265 §:n muuttamisesta.....	166
laki rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:n muuttamisesta.....	168
laki puolustusvoimista annetun lain 15 a §:n muuttamisesta	172

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Ilmailu on kansainvälistä toimintaa, ja siviili-ilmailun sääntely perustuu yhteisiin sääntöihin, jotka on sovittu Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO), Euroopan unionin (EU) lainsäädännön, Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston (EASA), Euroopan lennonvarmistusjärjestö Eurocontrolin ja Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) puitteissa. Myös ilmailun turvallisuussääntely, niin lentoturvallisuuden kuin siviili-ilmailun turvatoimien osalta, on pitkälti harmonisoitu EU:ssa suoraan sovellettavilla asetuksilla.

Kansallinen ilmailusääntely on Suomessa keskitetty ilmailulakiin (864/2014) ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 13 ja 14 lukuihin. Ilmailulailla säädetään sekä miehitetystä että miehittämättömästä ilmailusta Suomen alueella siltä osin kuin niistä ei säädetä EU-sääntelyssä tai Suomea sitovissa kansainvälisissä velvoitteissa. Liikenteen palveluista annettua lakia sovelletaan liikenteen palveluihin ja niihin liittyviin henkilölupiin sekä luvanvaraiseen lentotoimintaan. Ilmailun osalta liikenteen palveluista annetussa laissa säädetään erityisesti kaupallisesta lentotoiminnasta sekä lentomiehistön koulutuksesta ja pätevyyksistä. Liikenne- ja viestintäviraston antamilla määräyksillä täydennetään kansallista lain tasoista ilmailusääntelyä.

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltiin vuosina 2019–2020 uudistunutta siviili-ilmailun turvallisuutta koskevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139 (jäljempänä *EASA-asetus*) täydentäviä lainsäädäntömuutoksia (HE 41/2020 vp), jotka tulivat voimaan 1.1.2021. Hallituksen esityksen valmisteluvaiheessa ja erityisesti eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijakuulemisissa esitettiin useita kansallisen ilmailusääntelyn kehittämistä koskevia näkemyksiä. Liikenne- ja viestintävaliokunta lausui esitystä koskevassa mietinnössään (LiVM 6/2020 vp) pitävänsä tärkeänä, että näitä kehittämistarpeita arvioidaan jatkossa lainsäädännön kehittämisprosessissa. Tämän esityksen taustalla ovatkin erityisesti EASA-asetusta täydentävän lainsäädäntöhankkeen yhteydessä esitetyt ilmailulain kehittämistarpeet. Lisäksi esityksen taustalla on viimeaikaisen EU-sääntelyn kehityksestä johtuvia kehittämistarpeita, kansallisen ilmailusääntelyn systematiikkaan ja lainsäädäntötekniikkaan liittyviä seikkoja sekä ilmailuviranomaisten toimivaltuuksiin liittyviä täsmennystarpeita.

Esityksen tavoitteena on edistää Marinin hallitusohjelman mukaista tavoitetta elinvoimaisesta Suomesta.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä ja valmistelussa on kuultu Liikenne- ja viestintävirastoa.

Hankkeessa on hyödynnetty edellisten ilmailulain muutosten (HE 41/2020 vp) valmistelun yhteydessä arviomuistiosta ja hallituksen esityksen luonnoksesta saatua lausuntopalautetta, joka on saatavilla valtioneuvoston Hankeikkuna-palvelusta ([linkki](#)).

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella 8.4.-20.5.2021. Ruotsinkielinen käännös valmistui myöhemmin, ja sen osalta lausuntoja otettiin vastaan 5.5.-16.6.2021. Lausuntoja on pyydetty niin siviili- kuin sotilasilmailun toimijoilta ja valvovilta viranomaisilta. Lausuntoja annettiin yhteensä 22 kappaletta ja niistä on laadittu lausuntotiivistelmä. Hallituksen

esityksen valmisteluasiakirjat ovat saatavissa suomeksi osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM052:00/2020>.

2 Nykytila ja sen arviointi

Kansallinen ilmailusääntely on Suomessa keskitetty ilmailulakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin. Ilmailulaissa säännellään muun muassa ilma-aluksiin, lentopaikkoihin, ilmatilan hallintaan sekä ilmailun turvaamiseen ja vaaratilanteisiin liittyvistä seikoista.

Ilmailulaista on siirretty luvanvaraista lentotoimintaa sekä lentomiehistöön pätevyyksiä ja kouluttamista koskevat säännökset liikenteen palveluista annetun lain nykyisiin 13 ja 14 lukuun (HE 145/2017 vp). Muutokset tulivat näiltä osin voimaan 1.7.2018. Liikenteen palveluista annetun lain valmistelua koskevan hankkeen tarkoituksena on ollut keskittää liikenteen markkinasääntely kaikkien liikennemuotojen osalta liikenteen palveluista annettuun lakiin.

Ilmailulakiin on tehty useita muutoksia EU-sääntelyn kehityksen johdosta, viimeisimpänä EASA-asetusta täydentävällä hallituksen esityksellä 41/2020 vp tehdyt muutokset, jotka ovat tulleet voimaan 1.1.2021.

Siviili-ilmailun turvallisuutta koskevan EU-sääntelyn jatkuvan kehityksen myötä sekä ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain välisen systematiikan parantamiseksi on tunnistettu useita tarpeita kehittää ja selkeyttää kansallista ilmailusääntelyä. Seuraavaksi esitetään tarkemmin keskeisimpiin muutosehdotuksiin liittyvää nykytilaa. Teknisimpien ehdotuksien nykytilaa kuvataan tarpeellisilta osin säännöskohtaisissa perusteluissa.

2.1 Lentotoimintalupa

2.1.1 Kansallisten ilma-alusten lentotoimintalupa

Lentotoimintaluvalla (*Air Operator Certificate, AOC*) tarkoitetaan lupaa, jolla vahvistetaan, että sen haltijalla on riittävä pätevyys ja organisaatio voidakseen turvallisesti käyttää ilma-aluksia luvassa tarkoitettussa ilmailutoiminnassa. Lentotoimintalupaa on tyypillisesti edellytetty lentoliikennettä harjoittavilta organisaatioilta sen varmistamiseksi, että ne kykenevät turvallisesti suorittamaan lentotoimintaluvassa tarkoitettua ilmailutoimintaa.

Lentotoimintaluvasta säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 965/2012 lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (jäljempänä *lentotoiminta-asetus*). Matkustajien, postin tai rahdin kuljettamiseen lentoteitse (*lentoliikenne*) vaaditaan lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 (jäljempänä *lentoliikenneasetus*) mukainen liikennelupa, jonka myöntämisen ehtona on asetuksen 4(b) artiklan nojalla voimassa oleva lentotoimintalupa. Lentoliikenneasetuksen 3 artiklan nojalla liikennelupa vaaditaan lähtökohtaisesti kaikelta yritysten harjoittamalta lentoliikenteeltä, kuitenkin pois lukien lentoliikenne moottorittomilla ilma-aluksilla, moottorittomilla tai moottoridulla ultrakevyillä ilma-aluksilla sekä paikallislennoilla.

Kansallisesti lentotoimintaluvasta on Suomessa säädetty vanhan ilmailulain (1194/2009) 68 ja 69 §:ssä. Säännökset on kumottu vuoden 2014 ilmailulailla (864/2014), lukuun ottamatta siltä osin kuin ne koskevat kaupallista ilmakuljetusta ilmapallolla. Kumoamisen syynä oli päällekkäisyys EU:n suoraan sovellettavien lentotoimintalupaa koskevien säännösten kanssa. Kansal-

liset säännökset lentotoimintaluvasta ovat voineet tulla vuoden 2009 ja 2014 ilmailulain soveltamisalojen nojalla sovellettavaksi vain siltä osin, kuin Euroopan unionin sääntelystä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta ei muuta johdu.

EASA-asetusta ja sen nojalla harmonisoitua EU:n siviili-ilmailun turvallisuussääntelyä ei sovelleta EASA-asetuksen liitteen I luettelossa mainittujen ilma-alusten suunnitteluun, valmistukseen, huoltoon ja käyttöön, joiden käyttöön liittyy vähäinen lentoturvallisuusriski, paitsi jos ilma-alukselle on annettu tai sille katsotaan annetun asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukainen todistus. Lentotoiminta näillä ilma-aluksilla (*kansalliset ilma-alukset*) on kansallisen ilmailusääntelyn piirissä. Lisäksi Suomi on säätänyt 1.1.2021 voimaantulleilla ilmailulainsäädännön muutoksilla (HE 41/2020 vp) EASA-asetuksen 2(8) artiklassa tarkoitettujen enintään kaksipaikkaisten kevyiden ilma-alusten kuulumisesta kansallisen ilmailusääntelyn piiriin.

Ennen EASA-asetuksen uudistumista vuonna 2018 kaupallinen toiminta eräillä EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitetuilla ilma-aluksilla on kuulunut EU:n siviili-ilmailun turvallisuussääntelyn piiriin ja edellyttänyt EU-sääntelyn mukaista lentotoimintalupaa. Näitä ovat liitteen I kohdassa 1 tarkoitettut historialliset ilma-alukset (kohta a), entiset sotilasilma-alukset (kohta d) sekä näiden ilma-alusten jäljitelmät (g). Lisäksi siltä osin kuin lentoliikenneasetus ei sovellu, ei matkustajien kuljettaminen kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla edellytä lentotoimintalupaa tai liikennelupaa.

Turvallista lentotoimintaa kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla turvataan muun muassa sääntelemällä lentokelpoisuutta ja lentomiehistön pätevyyttä ilmailulailla ja liikenteen palveluista annetulla lailla sekä niiden nojalla annetuilla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Matkustajien kuljettamista EASA-asetuksen liitteen I kohdan 1 a, d tai g alakohdassa mainitulla ilma-aluksella ei kuitenkaan koske tällä hetkellä kansallinen luvan- tai ilmoituksenvaraisuussäännös. Matkustajien kuljettaminen kyseisillä ilma-aluksilla on lentoturvallisuuden kannalta merkittävää lentotoimintaa, joka voi liittyä esimerkiksi kerhotoimintaan tai sitä voidaan tehdä kaupallisessa tarkoituksessa. Toiminta ja siihen liittyvät turvallisuusriskit ovat siis verrattavissa tavalliseen lentotoimintaan. Edellä kuvattujen seikkojen johdosta on tullut tarpeelliseksi arvioida, tulisiko kansallista ilmailusääntelyä kehittää siten, että matkustajien kuljettaminen kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvalla ilma-aluksella edellyttäisi viimesijaista lupaa tai ilmoitusta. Sen avulla varmistettaisiin lentotoimintalupaa vastaavalla tavalla, että toimintaa harjoitettavalla olisi, siltä osin kuin toiminta ei edellytä lentotoimintalupaa, liikennelupaa tai liikenteen palveluista annetun lain 127 §:n mukaista lentotyölupaa, riittävä pätevyys ja kyky käyttää ilma-aluksia turvallisesti harjoittamassaan toiminnassa.

2.1.2 Vuoden 2009 ilmailulain lentotoimintalupa kaupalliseen ilmakuljetukseen ilmapallolla

Vuoden 2014 ilmailulain (864/2014) 183 §:ssä säädetään vuoden 2009 ilmailulain (1194/2009) kumoamisesta sillä poikkeuksella, että laista jätetään voimaan lentotoimintalupaa ja sen myöntämistä koskevat 68 ja 69 §, siltä osin kuin ne koskevat kaupallista ilmakuljetusta ilmapallolla. Muutokseen johtaneiden esitöiden mukaan pykälät on tarkoitettu jätettäväksi voimaan siihen saakka, kunnes valmisteilla ollut EU-sääntely tämän toiminnan osalta tulee voimaan. Vuoden 2014 ilmailulakia säädettäessä EU-sääntelyn voimaantuloaika ei ole ollut tiedossa, joten säännökset on jätetty voimaan toistaiseksi. Muiden ilma-alusten osalta ilmakuljetuksen sääntely on siirtynyt liikenteen palveluista annettuun lakiin ja kansallisen lentotoimintaluvan vaatimus on kumottu EU-sääntelyn kanssa päällekkäisenä edellisessä jaksossa 2.1.1 kuvatulla tavalla.

Sittemmin ilmakuljetuksista ilmapalloilla on tullut voimaan suoraan sovellettava komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/395 ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o 216/2008 mukaisesti (jäljempänä

komission asetus (EU) 2018/395). Kansallista lainsäädäntöä voidaan noudattaa vain siltä osin, kun EU-sääntelystä tai Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista ei muuta johdu. Näin ollen, ja ottaen huomioon ilmailulain 183 §:n siirtymäsäännöksen tarkoitus, on arvioitava vuoden 2009 ilmailulain lentotoimintalupaa koskevien säännösten kumoamista EU-sääntelyn kanssa päällekkäisenä siltäkin osin, kun ne on ilmailulain 183 §:llä jätetty voimaan.

Ilmailulain (1194/2009) 68 §:n mukaan kaupallisen ilmakuljetuksen harjoittaminen ilmapallolla vaatii lentotoimintaluvan, jonka myöntämisen edellytyksistä säädetään 69 §:ssä. Kaupallisella ilmakuljetuksella tarkoitetaan ilmailulain (1194/2009) 67 §:n mukaan ilma-aluksen käyttämistä matkustajien, rahdin tai postin kuljetukseen maksua tai muuta korvausta vastaan. Kaupallisen ilmakuljetuksen määritelmä vastaa myös EASA-asetuksen 3 artiklan 24 kohdan mukaista määritelmää.

Tällä hetkellä voimassa olevassa kansallisessa sääntelyssä ei muualla käytetä kaupallisen ilmakuljetuksen käsitettä. Liikenteen palveluista annetussa laissa säädetään *lentoliikenteestä* ja viitataan EU:n lentoliikenneasetukseen. Lentoliikenneasetusta ei soveltamisalansa mukaan sovelleta moottorittomilla ilma-aluksilla tapahtuvaan toimintaan.

Ilmapallojen kaupallisesta ilmakuljetuksesta säännellään nykyisin komission asetuksessa (EU) 2018/395. Komission asetuksen (EU) 2018/395 3 artiklan 2 kohdan mukaan ilmapallolentotoiminnan harjoittaja saa harjoittaa kaupallista lentotoimintaa sen jälkeen, kun on antanut toimivaltaiselle viranomaiselle ilmoituksen valmiuksistaan ja käytettävissään olevista keinoista täyttää ilmapallolla harjoitettavaan lentotoimintaan liittyvät velvollisuudet. Tämä menettely korvaa kansallisen sääntelyn mukaisen lentotoimintaluvan hankkimisen ilmapallojen kaupallista lentotoimintaa varten. Asetuksen mukaisesti kaupallisen lentotoiminnan harjoittaminen ilmapallolla on ilmoituksenvaraista toimintaa.

Komission asetusta (EU) 2018/395 ei sovelleta sen 1 artiklan mukaan ankkuroiduilla kaasupalloilla harjoitettavaan lentotoimintaan. Ankkuroidulla kaasupallolla tarkoitetaan 2 artiklan 3 kohdan mukaan sellaista kaasupalloa, jonka ankkurijärjestelmä pitää kaasupallon jatkuvasti ankkuroituna kiinteään pisteeseen lentotoiminnan aikana. Kansalliseen lainsäädäntöön ei sisälly vastaavaa termiä ja määrittelyä. Ilmailulain 68 ja 69 § koskevat nimenomaan ilmapallojen ilmakuljetusta. Näin ollen voidaan katsoa, että ankkuroitu kaasupallo, jolla ei voida kuljettaa matkustajia tai tavaraa paikasta toiseen, ei sisälly kyseisten säännösten alaan. Tämän vuoksi kansallisten pykälien kumoamista varten ei tarvitse huomioida tätä asetuksen poikkeusta.

Komission asetusta (EU) 2018/395 ei sovelleta myöskään EASA-asetuksen liitteen 1 mukaisesti yhdelle tai kahdelle hengelle tarkoitettuihin ilmapalloihin, joiden suurin sallittu suunniteltu tilavuus on kuumailmapalloilla enintään 1 200 m³ ja muuta nostekaasua käytettäessä enintään 400 m³. Suomessa ei tällä hetkellä tiedettävästi ole käytössä tällaisia ilmapalloja, mutta niihin voidaan tarvittaessa soveltaa komission asetusta (EU) 2018/395 kansalliset tarvittavat poikkeukset mahdollistaen, siten kuin lentotoiminnasta kuumailmapalloilla annetussa ilmailumääräyksessä OPS M2-10 määrätään. Poikkeuksien perusteella ei siten ole esteitä kansallisten kaupallista ilmakuljetusta ilmapallolla koskevien pykälien kumoamiselle.

Edellä esitetyn johdosta on arvioitava tarpeelliseksi kumota vuoden 2009 ilmailulaki siltäkin osin kuin se on vuoden 2014 ilmailulain 183 §:n nojalla jätetty voimaan. Kansallisesti ilmapallotoimintaa koskevia vaatimuksia on ilmailulain lisäksi myös Liikenne- ja viestintäviraston antamissa määräyksissä kuumailmapallolentäjän lupakirjasta ja kuumailmapallolennonopettajan kelpuutuksesta. Kyseiset määräykset on annettu ilmailulain (1242/2005) 3 ja 45 §:n nojalla, joita vastaa nykyään liikenteen palveluista annetun lain 131 § koskien ilmailun henkilölupien

myöntämistä. Määräyksien ajantasaisuutta tulisi arvioida edellä mainitun komission asetuksen (EU) 2018/395 ja vuoden 2009 ilmailulain kumoamisen johdosta.

2.2 Lentokelpoisuuden tarkastaminen

Valtaosa ilma-alusten lentokelpoisuussääntelystä on harmonisoitu EU-sääntelyllä eli EASA-asetuksella ja sen nojalla annetuilla komission täytäntöönpanosäädöksillä. Kansallisia säännöksiä lentokelpoisuuden tarkastamisesta ja ylläpidosta sovelletaan ilma-aluksiin vain siltä osin kuin suoraan sovellettavasta EU-sääntelystä ei muuta johdu.

Ilmailulain 3 luvun soveltamisala kattaa EU-sääntelyn soveltamisalan ulkopuolella olevat ilma-alukset, eli EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitettut ilma-alukset joiden operointiin liittyy vähäinen lentoturvallisuusriski, EASA-asetuksen 2 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettu toiminnassa käytettävät ilma-alukset sekä EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettut ilma-alukset. Näitä ilma-aluksia ovat esimerkiksi historialliset ilma-alukset, ultrakevyet enintään kaksipaikkaiset ilma-alukset ja valtion ilmailussa käytettävät ilma-alukset.

Ilma-aluksen on sitä ilmailuun käytettäessä oltava lentokelpoinen. Osoituksena lentokelpoisuudesta on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä lentokelpoisuustodistus tai lupa ilmailuun. Lentokelpoisuustodistukseen tai ilmailuun annettavaan lupaan liitetään määräajaksi myönnettävä lentokelpoisuuden tarkastustodistus. Lentokelpoisuuden tarkastustodistus on todistus siitä, että ilma-alus täyttää tarkastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai ilmailuun annettavan luvan vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tekemän lentokelpoisuustarkastuksen ja suosituksen perusteella, jos ilma-alus täyttää tarkastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai ilmailuun annetun luvan myöntämisen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi myös päättää, että sellainen lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, jota Liikenne- ja viestintävirasto käyttää ilmailulain 39 §:n 2 momentin mukaisesti apunaan, myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen Liikenne- ja viestintäviraston erikseen määräämin ehdoin. Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot ovat Liikenne- ja viestintäviraston hakemuksesta hyväksymiä luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä, joilla on ilma-aluksen lentokelpoisuuden ylläpitämiseksi ja valvomiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset työvälineet sekä työtilat, työmenetelmät, laatujärjestelmä ja ohjeet.

Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioita, joilla on Liikenne- ja viestintäviraston päätöksen mukainen lupa myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia, on tällä hetkellä kolme (3) kappaletta. Muita lentokelpoisuuden tarkastajia, joiden tekemän lentokelpoisuustarkastuksen ja suosituksen perusteella Liikenne- ja viestintävirasto myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen, on tällä hetkellä 39 kappaletta. Ilmailulain 3 luvun soveltamisalaan kuuluvan ilma-aluksen lentokelpoisuus on tarkastettava kolmen vuoden välein. Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia on myönnetty ilmailulain 3 luvun soveltamisalaan kuuluville ilma-aluksille 1.1.2018–31.12.2020 yhteensä 405 kappaletta. Tähän sisältyvät sekä lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden että Liikenne- ja viestintäviraston myöntämät todistukset. Vuonna 2020 lentokelpoisuustarkastuksia tehtiin 80-90 kappaletta.

Voimassa olevan ilmailulain 40 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää, että lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen voi myöntää tai uudistaa viraston apunaan käyttämä lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio. Sen sijaan tehtävään ei ole mahdollista valtuuttaa yksittäistä lentokelpoisuustarkastajaa, mikä puolestaan on mahdollista tietyille ilma-aluksille komission asetuksen (EU) 1321/2014 ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (jäljempänä *huoltotoiminta-asetus*) liitteen Vb mukaan (kohdat ML.A.901 ja

ML.A.903). Näin ollen, kun sama asiantuntija tarkastaa EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ilma-aluksen lentokelpoisuutta, käytössä on hallinnollisesti kevyempi menettely kuin ilmailulain 3 luvun soveltamisalaan kuuluvan ilma-aluksen tarkastuksessa. Kansallisen sääntelyn mukaisesti lentokelpoisuustarkastaja voi antaa lentokelpoisuustarkastuksesta vain suosituksen, jonka perusteella Liikenne- ja viestintävirasto myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen. Ottaen huomioon ilmailulain 3 luvun soveltamisalaan kuuluvilla ilma-aluksilla harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä lentokelpoisuustarkastuksien yhdenmukainen suorittaminen EASA-sääntelyn alaan kuuluvien ilma-alusten kanssa olisi tarkoituksenmukaista, että vastavasti kuin EASA-ilma-aluksille, lentokelpoisuustarkastuksen tekevä asiantuntija voisi myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen tarkastamalleen ilma-alukselle myös ilmailulain 3 luvun mukaisesti.

Ilmailulain 40 §:ssä olisi lisäksi syytä mainita hyväksytyt huolto-organisaatiot, jotka huoltotoiminta-asetuksen liitteen Vb mukaan (kohta ML.A.901) voivat myös suorittaa lentokelpoisuustarkastuksen sekä myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen. Näin ollen kansallinen laki olisi yhdenmukainen EU-sääntelyn kanssa.

2.3 Miehittämätön ilmailu

2.3.1 Miehittämättömän ilmailun EU-sääntely

EASA-asetuksen uudistamisen myötä sen soveltamisala laajeni kattamaan toiminnan miehittämättömillä ilma-aluksilla. EASA-asetuksen nojalla annettu miehittämättömiä ilma-aluksia koskeva uusi sääntely on kattavaa, ja näin ollen miehittämättömän ilmailun turvallisuutta koskeva sääntely on lisääntynyt huomattavasti EASA-asetuksen uudistamisen jälkeen. EASA-asetuksen johdanto-osassa todetaan, että miehittämättömien ilma-alusten tulee niiden painosta riippumatta kuulua asetuksen soveltamisalaan, koska miehittämättömiä ilma-aluksia käytetään ilmatilassa miehittyjen ilma-alusten joukossa. EASA-asetuksen VII jakso sisältää varsinaiset säännökset miehittämättömistä ilma-aluksista. Jaksossa säädetään miehittämättömiä ilma-aluksia koskevista keskeisistä vaatimuksista, alusten vaatimustenmukaisuudesta sekä miehittämättömiä ilma-aluksia koskevista täytäntöönpanosäädöksistä. Miehitämättöntä ilmailua koskeva sääntely sisältyy kuitenkin pääasiassa komission antamiin asetuksiin.

EASA-asetuksen nojalla annetulla komission delegoidulla asetuksella (EU) 2019/945 miehittämättömistä ilma-alusjärjestelmistä ja kolmansien maiden miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjistä säädetään tarkemmin miehittämättömän ilma-aluksen markkinoille saattamisesta, markkinavalvonnasta sekä kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajista. Delegoitu asetus on annettu 12.3.2019 ja se on tullut voimaan 1.7.2019. EASA-asetuksen nojalla annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/947 säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä (jäljempänä *miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetus*) säädetään puolestaan tarkemmin miehittämättömien ilma-alusten käyttämistä koskevista vaatimuksista, ilma-alusten ja käyttäjien rekisteröinnistä sekä kauko-ohjaajien vähimmäisikä- ja koulutusvaatimuksista. Miehitämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetus on annettu 24.5.2019, ja sen soveltaminen alkoi 31.12.2020. Miehitämättömiä ilma-alusjärjestelmiä koskeva kansallinen liikkumavara sisältyy miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetukseen.

EASA-asetuksen 131 artiklan nojalla jäsenvaltioiden on säädettävä asetuksen ja sen nojalla annettujen säädösten rikkomiseen sovellettavista tehokkaista, oikeasuhteisista ja varoittavista seuraamuksista. Suomessa ei ole kansallisesti säädetty seuraamuksista, joita sovellettaisiin EASA-asetuksen nojalla annetun miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen vastaisesti harjoitettavaan toimintaan. Lisäksi liikenteen palveluista annetussa laissa on eräitä miehittämättöntä

ilmailua koskevia kansallisia säännöksiä, joita ei ole saatettu voimaan. Näiden säännösten voimaansaattamisen tarpeellisuutta tulisi arvioida miehittämättömän ilmailun EU-sääntelystä johdun sekä tarvittaessa kumota säännökset tarpeettomina. Lisäksi tulisi arvioida, onko ilmailulain kansallista ilma-alusta koskevien säännösten soveltamista EU-sääntelyn ulkopuolella olevaan valtion miehittämättömään ilma-alukseen tarkennettava.

2.3.2 Miehittämättömän ilma-aluksen lennätyksen havainnointikyvykkyyteen liittyvä toimivalta

Miehittämättömien ilma-alusten aiheuttamien turvallisuushkien torjunnasta ei ole annettu EU-sääntelyä, vaan sääntely kiinnittyy jäsenvaltioiden kansalliseen toimivaltaan ja viranomaistoiminnan järjestämistapaan. Vaikka suurin osa miehittämättömien ilma-alusten lennättäjistä toimii vastuullisesti ja säännösten mukaan, ilma-alusten lisääntyessä myös huolimattomuudesta tai tahallisuudesta aiheutuvat riskit nousevat. Valmiuksia varmistaa sekä säännöstenmukaisen lennätyksen turvallisuus, että mahdollisuus hallita lennätykseen liittyviä uhkia ja tarvittaessa puuttua säännöstenvastaiseen lennätykseen kehitetään niin ICAO:n, EU:n kuin kansallisellakin tasolla. EU-tasoisessa miehittämättömän ilmailun uhkiin varautumista koskevassa työssä on varsinaisten miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta vastaavien lainvalvontaviranomaisten ohella nostettu esiin lentoaseman pitäjät ja ilmaliikennepalvelun, kuten lennonjohtopalvelun, tarjoaja. Mainittujen tahojen ydintehtäviin kuuluvan jatkuvan lentoasemaympäristön havainnoinnin on katsottu tarjoavan hyvät lähtökohdat myös miehittämättömien ilma-alusten aiheuttamien turvallisuushkien hallitsemiseen.

Suomessa vaaraa aiheuttavan miehittämättömän ilmailun puuttumistoimivaltuuksista on säädetty poliisilaissa (872/2011), puolustusvoimista annetussa laissa (551/2007) ja rajavartiolaissa (578/2005) siten, että poliisilla on yleinen toimivalta puuttua miehittämättömän ilma-aluksen lennätykseen sen vaarantaessa muun muassa yleistä järjestystä. Vastaava Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen toimivalta on rajattu niiden lakisääteisiä tehtäviä vastaaviin alueisiin. Lisäksi on säädetty Rikosseuraamuslaitoksen toimivallasta puuttua vankila-alueiden läheisyydessä tapahtuvaan oikeudettomaan lennätykseen ja ydinlaitoksen luvanhaltijan lukuun toimivan turvahenkilön toimivallasta puuttua ydin- tai säteilyturvallisuuden turvaamiseksi oikeudettomaan lennätykseen ydinvoimalaitoksen alueella, jossa ilmailu on kielletty ilmailulain 11 §:n nojalla. Edelleen poliisin, rajavartioston ja puolustusvoimien toimivaltuuksista niin sanottuun kineettiseen vaikuttamiseen säädetään erikseen yleisten voimankäytösäännösten yhteydessä. Puuttumistoimivaltuuksien yhteydessä on säädetty myös oikeudesta käsitellä radiosignaalia, välitystietoja ja sijaintitietoja, ja tyyppillisesti toimivaltuuksiin liittyy myös oikeus laitteen haltuunottoon.

Lentokenttäympäristössä tukeudutaan lähtökohtaisesti lennätykseen puuttumiseen oikeutettujen viranomaisten toimivaltuuksiin. Lentoaseman pitäjän ja ilmaliikennepalvelun tarjoajan ydintoimintaan muutenkin kuuluvalla havainnointikyvykkyydellä olisi kuitenkin mahdollista tukea varsinkin poliisin yleistoimivaltaa oikeudettomasti lennätettävien miehittämättömien ilma-alusten aiheuttaman uhan torjunnassa. Nykytilassa poliisilla ei Suomessa välttämättä ole resursseja ylläpitää lentoasemaympäristössä jatkuvaa miehitystä tai teknistä havainnointijärjestelmää, vaan uhan torjumisessa joudutaan ainakin osittain lähtemään siitä, että puuttumiseen toimivaltainen viranomainen kutsutaan paikalle. Keskeisillä ilmailutoimijoilla ei tällä hetkellä ole laissa säädettyjä erityistoimivaltuuksia ylläpitää miehittämättömien ilma-alusten lennätyksessä tyyppillisesti hyödynnettävän radiosignaalin käsittelyä mahdollistavia havainnointilaitteita. Arvioitaessa sitä, onko puuttumiseen oikeutettuja viranomaisia syytä kutsua paikalle, olisi mahdollisen uhan aiheuttamasta tapahtumasta tarpeen muodostaa mahdollisimman tarkka ja varhainen tilannekuva. Tilannekuvan varhaisuus ja tarkkuus parantaisivat mahdollisuuksia ratkaista tilanne lievempiä keinoja käyttäen kuin pitkittyneen tilanteen kohdalla. Miehittämättömän ilma-

aluksen yksilöinti ja paikantaminen ovat niitä kyvykkyyksiä, joilla luodaan edellytykset tilannekuvan muodostamiselle.

Miehittämättömien ilma-alusten havainnointikyvykkyyden erityisluonnetta ei nykyisessä ilmailulainsäädännössä ole tunnistettu erikseen, vaan miehittämätöntä ilmailua käsitellään perinteisen ilmailun alaisuudessa. Voimassa olevan sääntelyn pohjalta on tulkinnanvaraista, mitä lennonjohto tai lentoaseman pitäjä on oikeutettu tekemään havaitakseen miehittämättömän ilma-aluksen aiheuttamia häiriöitä sekä etenkin tunnistaakseen tai tavoittaakseen tällaisten häiriöiden ja uhkan aiheuttajia.

Lainsäädännöllisesti lentoaseman pitäjän ja ilmaliikennepalvelun tarjoajan havainnointikyvykkyyden rajat määrittyvät nykyisin sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 136 §:n perusteella. Kyseisen lain viestin ja välitystietojen luottamuksellisuutta koskevan pykälän 3 momentin mukaan muita kuin viestinnän osapuolen omia viestejä tai muuta kuin yleisesti vastaanotettavaksi tarkoitettua radioviestintää välitystietoineen saa käsitellä vain viestinnän osapuolen suostumuksella tai jos laissa niin säädetään. Miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaukseen liittyvää radioviestintää koskien pykälän 5 momentin 1 kohdassa on kuitenkin säädetty määräaikaisesta poikkeuksesta, joka mahdollistaa sellaisen miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaukseen liittyvän radioviestinnän tai sen välitystietojen käsittelyn, joka suoritetaan tilastollisesti automaattisen tietojenkäsittelyn avulla. Edelleen seuraavassa 6 momentissa säädetään siitä, että 5 momentissa tarkoitettua radioviestintää tai sen välitystietoja voidaan käsitellä vain, jos käsittelyssä tai käsittelyn tuloksesta ei voida tunnistaa yksittäistä luonnollista henkilöä. Muun muassa miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjausta koskevan määräaikaisen 5 momentin voimassaoloa jatkettiin 4.6.2021 vahvistetulla lailla tietoyhteiskuntakaaren muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta (486/2021) kolmella vuodella 21.6.2024 asti. Voimassa olon jatkamista koskevassa hallituksen esityksessä eduskunnalle laeiksi sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 3 ja 351 §:n ja tietoyhteiskuntakaaren muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta (HE 55/2021 vp) esitetään 136 §:n 5 momentin perusteluiksi yhtäpitävästi aiemmin voimassaolleiden vastaavien poikkeusten tavoin miehittämättömiin ilma-aluksiin liittyvän liiketoiminnan mahdollistaminen.

Sähköisen viestinnän palveluista annetun lain säännökset viestinnän luottamuksellisuudesta edellyttävät, että käsittelyssä tai käsittelyn tuloksesta ei voida tunnistaa yksittäistä luonnollista henkilöä. Säännökset eivät mahdollista tätä pidemmälle meneviä havainnointikyvykkyyksiä ilmailulain alaisille toimijoille tilannekuvan muodostamiseksi. Myöskään ilmailulaissa ei säädetä miehittämättömän ilma-aluksen oikeudettoman lennättämisen osalta sellaisista poikkeuksista, jotka mahdollistaisivat sen havainnoimisen säännöstenmukaista lennätystä tarkemmin, kuten radiosignaalin pohjalta laitteen yksilöivästi tai pyrkien selvittämään laitteen mahdollisen lennättäjän sijainnin. Miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksella vuoden 2023 alusta voimaan tuleva vaatimus miehittämättömien ilma-alusten etätunnistusjärjestelmästä tuo osan miehittämättömän ilma-aluksen lennättämisen radioviestinnästä yleisesti vastaanotettavaksi, mutta pyrittäessä vastaamaan oikeudettoman lennätyksen aiheuttamiin uhkiin tulisi toimivaltaisten tahojen kyetä havainnoimaan sellainenkin miehittämätön ilma-alus, jota lennätetään noudattamatta etätunnistusjärjestelmän vaatimuksia.

2.4 Melutodistus

Ilma-aluksen melutodistuksella tarkoitetaan ilma-alukselle myönnettävää todistusta, jonka avulla miehistö pystyy osoittamaan ilma-aluksen aiheuttaman melutason. Melutodistusta ei yleisesti edellytetä Suomessa ilma-alukselta sen käyttämiseksi ilmailuun, mutta melutodistusta voidaan edellyttää esimerkiksi ulkomaisille lentoasemille laskeutuvilta tai niiltä lähteviltä ilma-

aluksilta kansallisiin normeihin perustuen. Joillakin lentoasemilla meluisasta koneesta on maksettava ylimääräistä melumaksua tai niille on asetettu toimintarajoituksia. Melutodistuksella ei itsessään sallita tai kiellä ilma-aluksen käyttöä ilmailuun, vaan todistuksen tarkoituksena on osoittaa luotettavasti ilma-aluksen aiheuttama melutaso. Kansallisesti ilma-aluksen melusta säädetään ilmailulain 44 §:ssä ja meluun liittyvistä toimintarajoituksista lentoasemilla säädetään ilmailulain 129 §:ssä. Melutodistusta ei kuitenkaan edellytetä.

Melutasot vaihtelevat ilma-alustyypeittäin. Suuret lentokoneet aiheuttavat eniten melua. Ilma-alusten aiheuttamaa melutasoa koskevat kansainväliset standardit ja suositukset sisältyvät kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen (SopS 11/1949) liitteeseen 16 (ICAO Annex 16). Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 kansainvälisten standardien ja suositusten nojalla ilma-aluksen rekisteröintivaltion tulisi myöntää tai vahvistaa tyydyttävään näyttöön perustuen todistus ilma-aluksen aiheuttamasta melutasosta. Lisäksi rekisteröintivaltion tulisi edellyttää myönnetyn melutodistuksen pitämistä mukana ilma-aluksessa sitä ilmailuun käytettäessä (ICAO Annex 16, nide I, osa 2, luku 1).

Suomeen rekisteröidyille siviili-ilma-aluksille on haettu Liikenne- ja viestintävirastolta melutodistuksia, kun ilmailutoiminnassa muualla maailmassa on tarvittu melutodistusta. Todistuksia on haettu Liikenne- ja viestintävirastolta, koska kansainväliset standardit ja suositukset edellyttävät, että melutodistuksen myöntää ilma-aluksen rekisteröintivaltio. Liikenne- ja viestintävirasto onkin myöntänyt ilma-aluksien omistajien ja haltijoiden hakemuksista tarvittaessa melutodistuksia osana muita viraston ilma-aluksiin liittyviä lupa-, rekisteröinti-, hyväksyntä- ja turvallisuusviranomaistehtäviä. Ilma-aluksen aiheuttaman melutason selvittämisessä käytetään Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASA:n melutietokantaa taikka kansallisen sääntelyn piirissä olevien ilma-alusten osalta lentokäsikirjaa, tyyppihyväksymisasiakirjaa, toisen valtion myöntämää melutodistusta tai erillistä melumittausta.

Liikenne- ja viestintävirasto on havainnut kasvavaa tarvetta melutodistuksille. Todistuksen myöntämisen toimivaltaperustetta tulisi selkeyttää säätämällä viranomaisen toimivallasta myöntää ilma-alukselle ICAO:n standardien ja suositusten mukaisesti melutodistus. Vastavasti tulisi selkeyttää ilma-aluksen omistajan tai haltijan velvollisuutta uusien myönnetty melutodistus tarvittaessa. Lisäksi säätämällä melutodistuksesta laissa todistus saatettaisiin sellaisten ilmailulain 181 §:n tarkoittamien viranomaisen myöntämien todistuksien piiriin, joiden peruuttamista tai rajoittamista koskevaan päätökseen voisi hakea muutosta.

Kansainvälisen kehityksen myötä melutodistuksia saatetaan tulevaisuudessa tarvita myös sotilasilma-aluksille niiden operoimissa ulkomailla. Euroopan puolustusvirasto on valmistellut sotilasilmailumääräysmallia, jolla säänneltäisiin sotilasilma-aluksen melutodistuksen myöntämistä. Toimivaltainen viranomaisena olisi kansallinen sotilasilmailuviranomainen. Ilmailulain 6 §:n 3 momentin mukaan sotilasilmailuviranomainen rinnastetaan Liikenne- ja viestintävirastoon silloin, kun kyse on yksinomaan sotilasilmailun lentoturvallisuutta koskevista asioista. Melutodistuksen myöntämisen voidaan nähdä jäävän 6 §:n 3 momentin mukaisten yksinomaan sotilasilmailun lentoturvallisuutta koskevien asioiden ulkopuolelle, minkä vuoksi laissa olisi tarpeen täsmentää, että toimivalta melutodistusten myöntämiseen sotilasilma-aluksille kuuluisi sotilasilmailuviranomaiselle.

2.5 Ympäristövaikutusten arviointimenettely lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakentamisessa

2.5.1 YVA-direktiivin täytäntöönpano

Suomi on vastaanottanut 28.11.2019 Euroopan komissiolta virallisen huomautuksen (asi numero 2019/2290) koskien tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU (jäljempänä *YVA-direktiivi*) täytäntöönpanoa Manner-Suomessa ja Ahvenanmaalla. Komissio katsoo, että useita direktiivin säännöksiä ei ole pantu asianmukaisesti täytäntöön. Komission mukaan puutteet koskevat muun muassa ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä *YVA-menettely*) soveltamisalan määrittymistä, YVA-menettelyn tulosten huomioon ottamista lupamenettelyissä sekä päätösten perustelemiseen ja muutoksenhakuoikeuteen liittyviä kysymyksiä. Osa komission huomautuksista on luonteeltaan teknisiä ja liittyy direktiivin säännösten täytäntöönpanon yksityiskohtiin.

YVA-menettelyä koskevan yleislain (252/2017) lisäksi huomautuksia kohdistuu YVA-direktiivin lupamenettelyille asettamien vaatimusten täytäntöönpanoon sektorikohtaisissa lupasäädöksissä, joissa säädetään YVA-sääntelyn soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden lupamenettelyistä. Komission virallinen huomautus koskee siten YVA-lainsäädännön lisäksi myös ilmailulakia, jonka 7 luvussa säädetään lentopaikkojen rakentamisluvista, ja osa virallisessa huomautuksessa osoitetuista YVA-direktiivin täytäntöönpanon puutteista on korjattava ilmailulain rakentamislupaa koskevassa sääntelyssä.

Suomi on 24.3.2020 antamassaan vastauksessa ilmoittanut, että Manner-Suomi ja Ahvenanmaa tulevat täydentämään lainsäädäntöään YVA-direktiivin säännösten täytäntöönpanon täsmentämiseksi. Lainsäädäntömuutokset on vastauksessa luvattu valmistella niin, että ne tulisivat kokonaisuudessaan voimaan vuoden 2021 aikana. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla YVA-direktiivin täytäntöönpano edellyttää myös täsmennyksiä liikennejärjestelmistä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2003) ja ratalakiin (110/2017), jotka valmistellaan Euroopan parlamentin ja neuvoston tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annettua direktiiviä (EU) 2019/1936 (jäljempänä *tieturvallisuusedirektiivi*) täydentäviä lainsäädäntömuutoksia koskevan hankkeen (Valtioneuvoston hankeikkuna, hanketunnus LVM053:00/2019, [linkki](#)) yhteydessä.

2.5.2 YVA-menettely ilmailulaissa

YVA-menettelyllä tarkoitetaan menettelyä, jossa tunnistetaan, arvioidaan ja kuvataan tiettyjen ympäristöä muuttavien hankkeiden merkittävät ympäristövaikutukset. YVA-menettelystä ja sen soveltamisalasta säädetään Suomessa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa (252/2017, jäljempänä *YVA-laki*). YVA-sääntelyn taustalla ovat YVA-direktiivin edellytykset.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely liittyy ilmailussa lentopaikan rakentamiseen. YVA-menettelyä sovelletaan YVA-lain 3 §:n 1 momentin ja YVA-direktiivin 4 artiklan 1 kohdan nojalla lentokenttien rakentamiseen silloin, kun pääkiitotie on vähintään 2 100 metriä pitkä. Lisäksi YVA-menettelyä sovelletaan YVA-lain 3 §:n 2 momentin ja YVA-direktiivin 4 artiklan 2 kohdan nojalla muunkin lentopaikan tai ilmailua palvelevan alueen rakentamiseen taikka jo toteutetun hankkeen muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan edellä tarkoitettua hankkeen vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä ympäristövaikutuksia. Käytännössä tällaisia hankkeita on erittäin vähän.

Lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamisesta säädetään ilmailulain 7 luvussa. Ilmailulain 79 §:n 1 momentin nojalla lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentaminen edellyttää rakentamislupaa, jonka myöntää Liikenne- ja viestintävirasto taikka yksittäistapauksessa valtioneuvosto. Ilmailulain 80 §:ssä säädetään rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvästä kuulemismenettelystä ja 81 §:ssä rakentamisluvan myöntämisen edellytyksistä. Siltä osin, kun ilmailulain 7 luvusta ei muuta johdu, lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakentamisessa ja muuttamisessa noudatetaan ilmailulain 79 §:n 3 momentin nojalla mitä kaavoituksesta, ympäristöluvasta, ympäristövaikutusten arvioinnista, rakentamisesta sekä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta säädetään. Ilmailulaissa YVA-menettely liittyy lentopaikkojen ja muun ilmailua palvelevan alueen rakentamisen sääntelyyn, joka on pääasiassa ilmailulain 7 luvussa. Muutoksenhausta rakentamislupaa koskevaan päätökseen säädetään ilmailulain 181 §:ssä. YVA-direktiivin vaatimuksien täytäntöönpanoon liittyvät puutteellisuudet edellyttävät siten lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamislupaprosessia koskevien säännöksiä tarkistamista. Säännöksiä on tarkistettava vähintään sellaisista rakentamisluvista, jotka koskevat ilmailulain 79 §:n 1 momentissa tarkoitettuja hankkeita, joihin sovelletaan YVA-menettelyä. Ilmailulakia tulisi täsmentää YVA-direktiivin täytäntöönpanoa koskevan komission virallisen huomautuksen käsittelyssä havaittujen puutteellisuuksien korjaamiseksi. Puutteellisuudet koskevat muun muassa rakentamislupahakemuksesta ja -päätöksestä tiedottamista, rakentamislupapäätökseen sisällytettäviä tietoja, muutoksenhakumenettelyä sekä huomautuksien ja mielipiteiden esittämistä päätöksentekoprosessissa.

2.6 Lentopaikka-avustukset

Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt vuosittain noin miljoona euroa valtionavustusta Finavia Oyj:n lentoasemaverkoston ulkopuolisten lentopaikkojen kehittämiseen ja ylläpitoon. Kyseessä on harkinnanvarainen avustus. Viime vuosina momentilta on käytännössä myönnetty toimintatukea Lappeenrannan lentoasemalle, jolla oli maaliskuuhun 2019 asti komissiolle notifioitu tukiohjelma. Lisäksi momentilta on myönnetty avustusta ei-taloudelliseen toimintaan Seinäjoen lentoasemalle ja Mikkelin lentoasemalle esimerkiksi lennonvarmistustoimintaan ja muuhun ilmailun turvallisuuteen liittyviin kustannuksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö myönsi vuonna 2018 yhteensä 3,34 miljoonaa euroa valtionavustusta myös yleisilmailun ja ammatillisen yleisilmailun tukemiseen. Toimenpide liittyi erityisesti Malmin lentoaseman sulkeutumiseen 2019 lopussa ja tästä seuraavaan yleisilmailua koskevaan toimipaikkapulaan. Tehdyt ylimääräiset tukitoimenpiteet vastasivat eduskunnan keväällä 2018 hyväksymään lausumaan (EK 5/2018 vp – KAA 1/2017 vp), jonka mukaan eduskunta edellytti ”valtioneuvostoa ryhtymään toimenpiteisiin korvaavien lentokenttätoimintojen turvaamiseksi, jotta Malmin lentokentän ilmailutoiminnot voivat jatkua hyvien yhteyksien ja etäisyyksien päässä”. Eduskunta säilytti kyseisen lausuman hallituksen vuosikertomuksessa myös vuodelle 2019. Valtionavustukset kohdistuivat pääosin lähellä pääkaupunkiseutua oleville lentopaikoille, ja avustuksilla tuettiin infrastruktuuri-investointeja olemassa olevien lentopaikkojen kehittämiseksi niin, että Malmin lentoaseman ilmailutoimintoja olisi mahdollista siirtää lähialueiden lentokentille.

Vuoden 2020 määrärahasta 2 miljoonaa euroa oli varattu yleisilmailulentoapaikkojen tukemiseen ja 900 000 euroa alueellisten lentoasemien tukemiseen. Alueellisille lentoasemille tarkoitettu avustus oli suunnattu alueellisten lentoasemien ylläpitoon ja kehittämiseen, mikä osaltaan tukee alueellisia yhteyksiä ja alueellista saavutettavuutta. Hakemusten arvioinnin painopiste oli matkustaja- ja reittiliikenteen edistämässä ja niitä tukevissa toimenpiteissä. Yleisilmailupaikoille tarkoitettu avustus oli suunnattu ensisijaisesti lentopaikkainvestointien tukemiseen. Arvioinnissa otettiin huomioon erityisesti edellä mainittu eduskunnan antama lausuma (EK 5/2018 vp

– KAA 1/2017 vp) koskien toimenpiteitä Malmin lentokentän korvaavien lentopaikkatoimintojen turvaamiseksi.

Tuki taloudelliseen toimintaan ja investointeihin on lähtökohtaisesti myönnetty komission yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen ((EU) 651/2014, jäljempänä *ryhmäpoikkeusasetus*) 56 a artiklan nojalla. Osa tuista on myönnetty myös de minimis -tukena. Ei-taloudelliseen toimintaan myönnettävä tuki ei ole valtiontukea EU-oikeudellisesti arvioiden. Avustuksiin on sovellettu valtionavustuslakia (688/2001) täydentävästi siltä osin kuin asiasta ei ole tarkemmin ryhmäpoikkeusasetuksessa säädetty. Hakuilmoituksessa on annettu tarkat ohjeet avustushakemuksen laatimiseen ryhmäpoikkeusasetuksen edellytykset täyttävällä tavalla.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla valtionavustuksia ja tukia haetaan pääasiassa liikenne- ja viestintäministeriön sijaan Liikenne- ja viestintävirastosta. Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) 2 §:n 1 momentin 11 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa valtiontuki- ja valtionavustustehtäviä. Lentopaikka-avustuksien myöntämistä koskevien tehtävien siirto liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintävirastolle vahvistaisi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla ministeriön ja virastojen välisen työnjaon yleisperiaatetta, jonka mukaisesti ministeriö keskittyy strategiseen suunnitteluun ja ohjaukseen ja virastot keskittyvät operatiivisiin tehtäviin. Näihin operatiivisiin tehtäviin kuuluvat myös valtionavustusviranomaisen tehtävät.

2.7 Lentomenetelmät

2.7.1 Ilmatilan hallinnan EU-säätely

Ilmaliikenne- ja sääpalvelujen tarjoamista koskeva EU-säätely perustuu unionin yhtenäistä ilmatilaa koskevaan säätelyyn (*Single European Sky, SES*), joka koostuu useasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta. Niiden nojalla komissio on antanut useita täytäntöönpanoasetuksia, kuten komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373 ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta (jäljempänä *ilmaliikenteen hallintaa koskeva täytäntöönpanoasetus*). Lennonvarmistuspalveluilla tarkoitetaan ilmaliikennepalvelua, viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja, lennonvarmistukseen tarkoitettuja sääpalveluja sekä ilmailutiedotuspalveluja. Ilmaliikenteen hallintaa koskevaa täytäntöönpanoasetusta on täydennetty komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2020/469 asetusten (EU) N:o 923/2012, (EU) N:o 139/2014 ja (EU) 2017/373 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja, ilmatilan rakenteiden suunnittelua ja tietojen laatua ja kii-
totieturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 73/2010 kumoamisesta, joka tulee pääosin sovellettavaksi 27.1.2022.

2.7.2 Lentomenetelmät

Ilmatila jaetaan valvottuun ja valvomattomaan ilmatilaan. Valvotussa ilmatilassa tarjotaan ilmaliikennepalvelua törmäysten välttämiseksi ilma-alusten kesken sekä ilma-alusten ja esteiden välillä sekä ilmaliikennevirtojen sujuvuuden edistämiseksi ja ylläpitämiseksi. Valvomattomassa ilmatilassa puolestaan ei tarjota lennonjohtopalvelua. Myös lentopaikoista osa on valvottuja ja osa valvomattomia. Lentopaikalla tarkoitetaan määriteltä aluetta (mukaan lukien kaikki rakennukset, laitteet ja varusteet), joka sijaitsee maassa tai vedessä taikka kiinteässä tai merellä olevassa kiinteässä tai kelluvassa rakennelmassa ja jota on tarkoitus käyttää kokonaan tai osittain ilma-alusten saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten. Valvotulla lentopaikalla tarkoitetaan lentopaikkaa, jolla annetaan lennonjohtopalvelua lähiliikenteelle riippumatta siitä, onko lentopaikalla lähialue eli valvottu ilmatila, joka ulottuu maanpinnalta tiettyyn

ylärajaan asti. Lentoasemalla tarkoitetaan puolestaan lentopaikkaa, jossa lentotiedotuspalvelu, hälytyspalvelu, ilmaliikenteen neuvontapalvelu ja lennonjohtopalvelu on pysyvästi järjestetty. Muut lentopaikat ovat valvomattomia. Suomessa on noin 60 virallista valvomatonta lentopaikkaa eli kansankielellä korpikenttää tai pienlentokenttää. Tämän lisäksi on monia peltokenttiä ja kevytlentopaikkoja.

Ilmailulain 110 §:n mukaan ilmaliikennepalvelun tarjoaja vastaa lentopaikan lähtö- ja tuloreiteistä sekä lentomenetelmistä lähi- ja lähestymisalueella sekä ilmatilassa, jossa annetaan lentopaikan lentotiedotuspalvelua. Lentomenetelmät ovat lentopaikkojen menetelmäsuunnitteluun liittyviä lähtö- ja tuloreittejä sekä lähestymismenetelmiä. Lentomenetelmien avulla ohjataan lentopaikan ja ilma-aluksen henkilöstöä, jotta ilma-aluksen operointi ja erityisesti lentoaseman lähtö- ja tuloreititys ovat turvallisia. Lentomenetelmä suoritetaan joko mittarilentosääntöjen (IFR) tai visuaali- eli näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti. Näkölentosääntöjen mukaan lennettäessä toiminta perustuu lentäjien näköhavaintoihin, kun taas mittarilentomenetelmien avulla on mahdollista lentää huonoissakin olosuhteissa, sillä lentäminen perustuu mittareilla ja suunnistuslaitteilla tehtäviin havaintoihin. Suomessa ilmaliikennepalveluntarjoajaksi nimetty Fintraffic Lennonvarmistus Oy (entinen Air Navigation Services Finland Oy) on suunnitellut ja tarjonnut lentomenetelmät lentopaikoille. Toistaiseksi samaan ilmatilaan sijoittuvien eri lentomenetelmien suunnitteluorganisaatioiden suunnittelemien lentomenetelmien koordinoinnista ei ole ollut olemassa kansallista prosessia, koska ainoastaan Fintraffic Lennonvarmistus Oy on suunnitellut lentomenetelmiä eikä koordinoitotarvetta ole ollut. Lentomenetelmien suunnittelu on nykyisin ollut hallinnollisesti kevyttä, koska prosessi ei ole vaatinut erillistä viranomaisen hallintopäätöstä menetelmän hyväksymisestä eikä esimerkiksi ympäristövaikutusten arviointiprosessia. Menetelmien suunnittelu ja niiden uudelleen tarkastelu esimerkiksi muuttuvien tarpeiden tai lentoesteiden muuttuvan sijainnin vuoksi tulisi jatkossakin säilyttää sujuvana.

Ennen 23.4.2020 Suomessa lentopaikoille on voitu laskeutua ja niiltä nousta lentoon mittarilentomenetelmillä vain silloin, kun lentopaikalla on tarjottu ilmaliikennepalvelua. Valvomattomassa ilmatilassa olevia lentopaikkoja eli esimerkiksi niin sanottuja korpikenttiä pystyikin käyttämään vain näkölentosäännöin eli ainoastaan hyvän näkyvyyden aikana, mikä on säästä riippuvaista. Liikenne- ja viestintävirasto antoi 17.12.2019 uudistetun mittarilentotoimintaa ilman lennonjohto- tai lentopaikan lentotiedotuspalvelua (*Aerodrome Flight Information Service*, AFIS) koskevan ilmailumääräyksen OPS M1-6, joka mahdollistaa mittarilentotoiminnan ilman lennonvarmistuspalvelun aukiolovaatimusta sekä mittarilähestymiset valvotun ilmatilan ulkopuolella. Tämä 23.4.2020 voimaan tullut uusi määräys korvasi aiemman Ilmailulaitoksen vuonna 1978 antaman määräyksen lentopaikkojen käyttämisestä lentotoimintaan (OPS M1-6). Määräysmuutoksen tavoitteena oli parantaa yleisilmailun ja pelastuslentotoiminnan edellytyksiä näköolosuhteita huonommissa olosuhteissa. Muutoksen johdosta valvomattomille lentopaikoille voidaan lentää nykyään myös mittarilentosääntöjen mukaisesti, joten valvomattomille lentopaikoille on mahdollista ja kannattavaa suunnitella nyt myös mittarilentosäännöin lentämiseen soveltuvia lentomenetelmiä.

Lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoamista koskevin osin tammikuussa 2022 sovellettavaksi tulevan ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen myötä lentomenetelmäsuunnittelu edellyttää erillistä viranomaisen myöntämää hyväksyntätodistusta. Liikenne- ja viestintävirasto tulee vastaamaan näiden hyväksyntätodistusten myöntämisestä EASA-asetuksen nojalla. Liikenne- ja viestintävirasto tulee hoitamaan myös muita ilmaliikenteen hallintaa koskevassa täytäntöönpanoasetuksessa säädettyjä tehtäviä. On mahdollista, että lentomenetelmäsuunnittelua tarjoavien toimijoiden määrä kasvaa, jolloin eri toimijoiden suunnittelemien menetelmien yhteentoimivuuden ja koordinoinnin tarve korostuu. Edellä kuvatut muutokset

ovat kasvattaneet kiinnostusta lentomenetelmien suunnitteluun. Tällä hetkellä lähestymismenetelmien suunnittelusta on kiinnostunut Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n lisäksi ainakin yksi suomalaisyritys.

2.8 Lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittaminen

Lentoliikenteen harjoittamisesta Euroopan unionin sisällä säädetään lentoliikenneasetuksessa. Unionin sisällä lentoliikenteen harjoittaminen on vapautettu niin, että jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän liikenneluvan ja lentotoimintaluvan haltija voi harjoittaa unionin sisäistä liikennettä vapaasti haluamallaan reitillä. Tätä unionin sisäistä lentoliikenteen harjoittamisen vapautta on laajennettu myös erälle lähialueille Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä kolmansien maiden tai maaryhmien välisillä sopimuksilla.

Lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukaan jäsenvaltio voi kuitenkin evätä liikenneoikeuksien käytön, rajoittaa niitä tai asettaa niille ehtoja ennakoimattomista ja väistämättömistä olosuhteista johtuvien yllättävien ja lyhytaikaisten ongelmien ratkaisemiseksi. Tällaisten toimien on 21 artiklan mukaan oltava suhteellisuus- ja avoimuusperiaatteiden mukaisia ja perustuttava puolueettomiin ja syrjimättömiin perusteisiin. Lisäksi 21 artiklassa on säädetty jäsenvaltion velvollisuudesta ilmoittaa tällaisista toimista komissiolle ja muille jäsenvaltioille. Lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukainen oikeus rajoittaa lentoliikenneoikeuksien käyttöä on ollut voimassa pitkään, ja se on vakiintunut osaksi EU:n lentoliikennesääntelyä. Covid-19-tartuntatautiepidemian aikana EU:n lentoliikenneasetukseen tehtiin poikkeuksia, joiden nojalla jäsenvaltiot voivat 1.3.2020-31.12.2020 välisenä aikana ilman komission suostumusta evätä liikenneoikeuksien käytön, rajoittaa niitä tai asettaa niille ehtoja, jos nämä toimet ovat tarpeen Covid-19-pandemian torjumiseksi.

Toisin kuin EU:ssa ja erällä sen lähialueilla, maailmanlaajuisesti lähtökohtana on, että kansainvälisen lentoliikenteen harjoittaminen edellyttää valtioiden välistä lentoliikennesopimusta tai erillistä viranomaisen lupaa. Suomella on voimassa oleva kahdensivulinen lentoliikennesopimus tai neuvotteluprosessi vireillä yli 60 valtion kanssa. Lisäksi Euroopan unioni ja sen jäsenvaltiot ovat neuvotelleet yhdessä eräiden kolmansien maiden kanssa lentoliikennesopimukset. Lentoliikennesopimuksissa ei yleensä ole nimenomaisia artikloja lentoliikenteeseen puuttumisesta esimerkiksi tartuntataudin leviämisen tai terroristisen uhan torjumiseksi. Lentoliikennesopimuksissa keskitytään tyypillisesti kaupallisiin kysymyksiin. Lentoliikennesopimuksissa on kuitenkin tyypillisesti erilliset artikkelit velvollisuudesta neuvotella lentoliikennesopimuksen soveltamiseen liittyvistä kysymyksistä sekä erimielisyyksien ratkaisemisesta, joten sopimuksissa on luotu mekanismit sellaisten kysymysten käsittelyyn, joihin ei itse sopimusteksteistä löydy vastauksia.

Vaikka lentoliikenneasetus on suoraan sovellettavaa sääntelyä, sen 21 artikla jättää jäsenvaltioille tiettyjen reunaehtojen puitteissa harkintavaltaa sen suhteen, missä tilanteissa toimivaltaa käytetään. Asetuksessa ei säädetä siitä, mikä taho jäsenvaltiossa käyttää 21 artiklan mukaista toimivaltaa, vaan siltä osin jäsenvaltiolla on toimivalta päättää asiasta. Suomessa julkisen vallan käytön, kuten lentoliikenneoikeuksien rajoittamisen, tulee perustua lakiin. Suomen kansallisessa lainsäädännössä ei kuitenkaan ole selkeästi määritelty, mikä taho käyttää Suomessa lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukaista toimivaltaa. Kansallisen lainsäädännön täsmentämisen tarve huomattiin Covid-19-tartuntatautiepidemian aikana, kun lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittaminen katsottiin välttämättömäksi tartuntataudin leviämisen estämiseksi. Lentoliikenneasetuksen 21 artiklan soveltaminen on ollut erittäin harvinaista, eikä sitä ole Suomessa sovellettu ennen Covid-19-tartuntatautiepidemiaa.

Covid-19-tartuntatauti-epidemian aikana katsottiin, että Suomessa lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukainen toimivalta kuuluu Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmailulain 167 §:n mukaan puuttua ilma-aluksen kulkuun yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaatiessa. Liikenne- ja viestintävirasto sekä tiettyjen edellytysten täytyessä myös eräät ilmailutoimijat ja muut viranomaiset voivat kieltää yksittäisen ilma-aluksen lähdön, määrätä ilma-aluksen laskeutumaan, vaatia tunnistamista, määrätä lentosuunnan ja -korkeuden taikka muutoin puuttua ilma-aluksen kulkuun.

Liikenne- ja viestintävirasto teki Covid-19-tartuntatauti-epidemian aikana ilmailulain 167 §:ään sekä EU:n lentoliikenneasetuksen poikkeuksiin perustuen kaksi päätöstä lentoliikenteen rajoittamiseksi. Toinen päätös koski lentoyhteyden keskeyttämistä reitillä Pohjois-Makedonian Skopjesta Turkuun 27.8.2020 alkaen kahden viikon ajaksi ja toinen päätös koski matkustajalento- liikenteen keskeyttämistä Iso-Britanniasta Suomeen 21.12.2020 alkaen kahden viikon ajaksi.

Tässä yhteydessä on tunnistettu tarve selkeyttää ja täsmentää kansallisessa lainsäädännössä viranomaisten toimivaltuutta kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenteen harjoittamiselle lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukaisesti.

2.9 Valtion ilmailun ja sotilasilmailun tehtävien toteuttamista varten ylläpidettävät, järjestettävät ja kehitettävät lennonvarmistuspalvelut

Ilmailulain 112 §:ssä säädetään valtion ilmailun ja sotilasilmailun tehtävien toteuttamista varten ylläpidettävistä, järjestettävistä ja kehitettävistä lennonvarmistuspalveluista sekä niiden hinnoittelusta.

Finavian lennonvarmistusliiketoiminta eriytettiin omaksi liiketoiminnakseen vuonna 2017. Uuden yhtiön nimeksi tuli Air Navigation Services Finland Oy, joka kuitenkin muutettiin 1.1.2021 Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ksi. Liiketoiminnan eriyttämisen jälkeen yhtiö on tuottanut Suomessa lentoreittipalvelun sekä lähi- ja lähestymislennonjohtopalvelut lentoasemille sekä vastaanottanut lennonvarmistustekniikan palveluiden tuottamisesta. Lentoreittipalvelut sisältävät Suomen aluelennonjohtoon, ilmatilan hallinnan, lentopelastuksen sekä lentoliikennevirtojen säätelyn. Liiketoimintakaupassa osa lennonvarmistuksessa käytettävistä laitteista ja järjestelmistä jäi kuitenkin Finavian omistukseen.

Voimassa olevan ilmailulain 112 §:ssä on asetettu ilmaliikennepalveluntarjoajalle velvollisuus ylläpitää, järjestää ja kehittää tarjoamiaan lennonvarmistuspalveluja ilmatilan lohkoissa siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten. Lennonvarmistuspalvelujen ylläpitämisen, järjestämisen ja kehittämisen jatkumiseksi on tärkeää, että myös Finavian omistukseen jääneet laitteet ja järjestelmät pidetään tarvittaessa toimintakunnossa, minkä johdosta on tarpeen muuttaa 112 §:ää tältä osin.

3 Tavoitteet

Esityksen yleisenä tavoitteena on ylläpitää siviili-ilmailun korkeaa turvallisuustasoa. Esityksellä tavoitellaan kansallisen ilmailusäätelyn täsmentämistä ja selkeyttämistä sekä yhdenmukaistamista vastaamaan viimeaikaisia EU-säätelyn muutoksia.

Lentokelpoisuuden tarkastustodistusta koskevan ehdotuksen tavoitteena on kansallisten ilma-aluksien tarkastusmenettelyn yhdenmukaistaminen EU-säätelyn alaan kuuluvien ilma-alusten kanssa sekä hallinnollisen taakan vähentäminen.

Lentopaikkojen rakentamislupaa koskevan ehdotuksen osalta tavoitteena on saattaa ilmailulain sääntely vastaamaan YVA-direktiivin asettamia vaatimuksia.

Lentomenetelmiä koskevalla ehdotuksella tavoitellaan tilannetta, joka on ristiriidaton EU-sääntelyn kanssa. Lisäksi ehdotuksella pyritään selvittämään lentomenetelmien suunnitteluun liittyviä vastuita ja velvollisuuksia.

Miehittämättömän ilma-aluksen havainnointia koskevalla ehdotuksella tavoitellaan lentoaseman pitäjälle ja ilmaliikennepalvelun tarjoajalle mahdollisuutta paikantaa oikeudettomasti lennätettävä miehittämätön ilma-alusjärjestelmä. Tavoitteena on vähentää oikeudettomasta lennättämisestä aiheutuvia kustannuksia ja turvallisuusrisiä. Tavoite on myös mahdollistaa riskiperusteinen ja teknologianeutraali investointi valvontalaitteistoon lentokenttäalueella.

Liikenne- ja viestintäviraston ja poliisin toimivaltuuksia koskevilla ehdotuksilla pyritään parantamaan viranomaisen kykyä puuttua oikeudettomaan tai vaaraa aiheuttavaan toimintaan. Lentoliikenneoikeuksien käyttöön puuttumista koskevalla ehdotuksella pyritään selkiyttämään viranomaisen toimivaltaa ja parantamaan viranomaisen kykyä reagoida poikkeuksellisiin Suomen valtioon tai väestön henkeen ja turvallisuuteen kohdistuviin uhkiin.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Kansallisen ilma-aluksen lentokelpoisuuden tarkastamista sujuvoitettaisiin yhdenmukaisemmaksi EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ilma-aluksien tarkastuksien kanssa. Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäisi jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama lentokelpoisuustarkastaja, joka myös suorittaa tarkastuksen.

Lentopaikkojen ja muiden ilmailua palvelevien alueiden rakentamisen rakentamislupaprosessin sääntely saatettaisiin vastaamaan YVA-direktiivin vaatimuksia sellaisten hankkeiden osalta, joihin sovelletaan YVA-menettelyä. Muutokset koskevat muun muassa rakentamislupahakemuksista ja -päätöksestä tiedottamista, muutoksenhakumenettelyä sekä huomautuksien ja mielipiteiden esittämistä päätöksentekoprosessissa. Esityksessä on huomioitu ratalakiin ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin ehdotetut vastaavanlaiset muutokset ja ilmailulain säännökset olisivat pääosin yhdenmukaiset niiden kanssa.

Lentopaikka-avustuksien myöntäminen siirrettäisiin liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi ministeriön ja virastojen välisen työnjaon yleisperiaatteen mukaisesti. Lentopaikka-avustuksia myönnettäisiin nykytilan mukaisesti sen mukaan, mitä valtion talousarviossa tarkoitukseen osoitetaan määrärahaa.

Matkustajien kuljettamisesta kansallisen sääntelyn alaisella historiallisella ilma-aluksella, entisellä sotilasilma-aluksella tai niiden jäljitelmällä olisi jatkossa ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos toiminta ei edellytä muuta lupaa tai ilmoitusta. Kaupallinen toiminta näillä ilma-aluksilla on aiemmin kuulunut EASA-sääntelyn nojalla luvanvaraisuuden alaan. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto saisi valtuudet antaa näillä ilma-aluksilla harjoitettavan lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset.

Lentomenetelmiä koskevia vastuita täsmennettäisiin uuden EU-sääntelyn johdosta. Ehdotuksen mukaan lentomenetelmistä vastaisi hyväksyntätodistuksen saanut lentomenetelmäsuunnittelu-

palvelujen tarjoaja, kun taas lentopaikan pitäjä vastaisi lentomenetelmien ylläpidosta ja säännöllisestä uudelleentarkastelusta sekä siitä, että lentopaikan lentomenetelmät on suunnitellut hyväksyntätodistuksen saanut lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja.

Valtion ilmailun ja sotilasilmailun tehtävien toteuttamista varten ylläpidettäviä, järjestettäviä ja kehitettäviä lennonvarmistuspalveluita koskien täsmennettäisiin ilmailulain sääntelyä.

Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuuksia kansallisena siviili-ilmailun turvallisuusviranomaisena täydennettäisiin ja täsmennettäisiin. Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin toimivaltuus päättää EASA-asetuksessa sallituista teknisten säännösten joustavuuksista sekä myöntää ilma-alukselle melutodistus. Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin ilmailulakia vastaava säännös Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta kieltää ilmoituksenvarainen ilmailutoiminta luvanvaraisen toiminnan luvan peruuttamista vastaavin edellytyksin.

Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuutta kieltää lento ja estää ilma-aluksen lähtö täydennettäisiin EU-oikeuden edellyttämällä tavalla kattamaan tilanteet, joissa yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 300/2008 (jäljempänä *turva-asetus*) tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä ei ole noudatettu. Liikenne- ja viestintäviraston oikeutta kieltää tai rajoittaa liikenneoikeuksien käyttöä täsmennettäisiin säätämällä erikseen sitä koskeva toimivaltuudesta. Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin valvomaan lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 785/2004 (jäljempänä *ilmailun vakuutusasetus*) noudattamista.

Viranomaisen ammattitaidon ylläpitämiseksi säädettäisiin hallintolain (434/2003) esteellisyyttä koskevasta poikkeuksesta Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa olevaan, jolle on asetettu erityisiä vaatimuksia ammattitaidosta lentoa simuloivien koulutuslaitteiden arviointimenetelmissä.

Ilmailulakiin, liikenteen palveluista annettuun lakiin ja sähköisen viestinnän palveluista annettuun lakiin ehdotetaan tehtäväksi eräitä lainsäädäntötekniisiä täsmennyksiä ja korjauksia. Sotilasilmailuviranomaisen toimivaltuutta myöntää melutodistuksia sotilasilma-aluksille täsmennettäisiin. Kansainvälisten suositusten ja standardien mukaisesti vaaditusta radiopuhelimenhoitajan kelpuutuksesta säädettäisiin laissa. Tarkastuslentäjän tehtävän luonne julkisena hallinto-tehtävänä vahvistettaisiin laissa. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelujen järjestämisestä huolehtivan ilmaliikennepalvelun tarjoajan oikeutta saada tehtävän toteuttamiseksi välttämättömiä tietoja sekä virka- ja vahingonkorvausvastuuta täsmennettäisiin. Ilmailun henkilöluvan hakijan tai haltijan muutoksenhakuoikeutta koulutusorganisaation päätökseen yhdenmukaistettaisiin ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain välillä. Miehistökorttia koskeva säännös siirrettäisiin ilmailulaista liikenteen palveluista annettuun lakiin. Vuoden 2009 ilmailulaki (1194/2009) kumottaisiin EU-sääntelyn kanssa päällekkäisenä siltä osin kuin se on vuoden 2014 ilmailulain siirtymäsäännöksellä jätetty voimaan.

Miehittämätöntä ilmailua koskevan uuden EU-sääntelyn voimaantulon johdosta, sääntelyn valvomiseksi ja siihen liittyvien turvallisuustavoitteiden edistämiseksi säädettäisiin keskeisimpien velvoitteiden sanktioista, jotka tulisivat sovellettavaksi silloin, jos miehittämätöntä ilmailua harjoitetaan siihen liittyviä EU-taustaisia turvallisuusvaatimuksia laiminlyöden. Rikkomuksena säädettäisiin miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttämisestä käyttäjän tai kauko-ohjajan pätevyys-, vähimmäisikä- tai rekisteröitymisvaatimuksen vastaisesti taikka toimintaa koskevan lupa- tai ilmoitusvelvollisuuden vastaisesti. Lentopaikan pitäjälle ja ilmaliikennepalvelun

tarjoajalle säädettäisiin mahdollisuudesta käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen oikeudettoman ja lentokenttäympäristössä siviili-ilmailun turvallisuudelle vaaraa aiheuttavan lennättämisen välitystietoja. Poliisin valvontatehtäviä miehittämättömän ilmailun osalta tarkennettaisiin. Lainsäädäntöteknisinä muutoksina täsmennettäisiin ilma-aluksen rekisteröintiin tarvittavat tiedot, ilmailulain soveltumista valtion miehittämättömään ilmailuun ja Puolustusvoimien toimivaltuutta puuttua miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun sekä kumottaisiin EU-sääntelyn kanssa päällekkäisiä säännöksiä liikenteen palveluista annetusta laista.

Rikoslain (39/1889) liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevaa tunnusmerkistöä päivitetäisiin 2000-luvulla ilmailun sääntely-ympäristön systematiikassa tapahtuneen kehityksen johdosta. Liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voisi jatkossa syyllistyä toimimalla ilmailulain ohella liikenteen palveluista annetussa laissa taikka EASA-asetuksessa tai turva-asetuksessa tai näiden nojalla siviili-ilmailun turvallisuudesta tai turvatoimista säädetyn vastaisesti, jos tunnusmerkistön edellytykset muilta osin täyttyvät.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Yleistä esityksen vaikutuksista

Esityksen vaikutukset kohdistuvat pääasiassa ilmailun viranomais- tai ammattitoimijoiden rajattuun joukkoon. Valtaosa ehdotuksista on lakitekniisiä korjauksia, joiden vaikutukset ovat vähäisiä. Lainsäädäntötekniset muutokset keventävät hieman ilmailutoimijoiden sääntelytaakkaa.

Ehdotus lisäisi hieman Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää. Toisaalta ilmailusääntelyn ja viranomaisen toimivaltuuksien selkeyttäminen helpottaisi viranomaiselle säädettyjen tehtävien suorittamista nykyisestä. Sääntelyn selkeyttäminen ja päällekkäisten säännösten kumoaminen keventäisi viranomaiseen ja ilmailutoimijoihin kohdistuvaa sääntelytaakkaa. Viranomaisen toimivaltuussäännösten sekä säännösten vastaiseen toimintaan puuttumiskeinojen täsmentäminen parantaisi välillisesti siviili-ilmailun turvallisuutta.

Merkittävimpiä taloudellisia vaikutuksia yrityksille aiheuttaisivat ilma-aluksen lähdön kieltäminen sekä lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittamista koskevat viranomaistoimivaltuudet, mikäli niitä jouduttaisiin käyttämään. Toimivaltuuksien käytön ennakoidaan kuitenkin olevan lähtökohtaisesti poikkeuksellista.

4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

4.2.2.1 Vaikutukset julkiseen talouteen ja kansantalouteen

Ehdotuksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia valtiontalouteen. Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 88 a §:lla lentopaikkojen rakentamista ja ylläpitoa koskevan valtionavustuksen myöntämisen siirtämisestä Liikenne- ja viestintävirastoon ei arvioida olevan vaikutuksia valtiontalouteen, koska valtionavustuksia voitaisiin myöntää jatkossakin vain sen mukaan, kun valtion talousarviossa on tarkoitukseen osoitettu määrärahaa. Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen lentomenetelmiä koskevalla 110 §:llä tai lennonvarmistukseen käytettäviä laitteita ja järjestelmiä koskevalla 112 §:llä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia valtiontalouteen, koska valtion- ja sotilasilmailun toimijoiden on jo nykyisinkin maksettava saamistaan palveluista.

Ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan vaikutuksia kuntatalouteen.

Ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta yleiseen talouskehitykseen tai kansantalouteen.

4.2.2.2 Vaikutukset yrityksiin

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämistä koskevalla ehdotuksella ei arvioida olevan merkittäviä yritysvaikutuksia. Jos jatkossa valtuutettujen lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden lisäksi myös huolto-organisaatiot tai yksittäiset valtuutetut lentokelpoisuustarkastajat voivat antaa tarkastustodistuksen, kilpailu tällä toimialalla jonkin verran lisääntyy. Kansallisten ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastustodistusten kirjoittaminen on kuitenkin ollut vain vähäinen osa organisaatioiden liiketoimintaa, joten muutoksen vaikutus niiden toimintaan ei ole suuri. Kustannushyötyjä yrityksille voi aiheuttaa se, että menettely on jatkossa yhdenmukaisempi kansallisten- ja EASA-sääntelyn alaan kuuluvien ilma-aluksien lentokelpoisuustarkastuksissa. Sääntelyn voimaantulosta aiheutuu yrityksille kertaluontoisia kustannuksia, kun Liikenne- ja viestintävirasto valtuuttaa lentokelpoisuustarkastajat ensimmäisen kerran.

Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen lentomenetelmiä koskevalla 110 §:llä ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, sillä lentomenetelmiä koskeva sääntely tulee pitkälti EU-sääntelystä. Lentomenetelmien suunnittelu ja ylläpitäminen ovat liiketoimintaa, joka nykyisin Suomessa on ollut lähinnä Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n harjoittamaa. Jatkossa muutkin yritykset voivat olla kiinnostuneita suunnittelusta johtuen erityisesti huhtikuussa 2020 voimaantulleesta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä, joka sallii mittarilähestymiset myös valvomattomilla lentopaikoilla. Esitettävällä muutoksella varmistetaan kuitenkin yhteensovittaminen ja koordinointi eri lentomenetelmiä suunnittelevien palveluntarjoajien välillä asettamalla lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajalle velvollisuus kuulla suunnittelu- tai uudelleentarkasteluprosessissa asianomaista ilmaliikennepalvelun tarjoajaa ja lentopaikan pitäjää sekä sotilasilmailuviranomaista. Kuulemisvelvoitteesta aiheutuu lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajalle kustannuksia, joita ei kuitenkaan pidetä kuulemisella tavoiteltuun hyötyyn nähden merkittävinä. Lentopaikan pitäjän velvollisuus varmistaa, että lentomenetelmien suunnittelijalla on vaadittava EU-sääntelyn mukainen hyväksyntätodistus, on hyvin matalan kynnyksen vaatimus eikä aiheuta lentopaikan pitäjille juurikaan hallinnollista taakkaa tai lisäkustannuksia.

Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen lennonvarmistukseen käytettäviä laitteita ja järjestelmiä koskevassa 112 §:ssä esitetyt muutokset eivät aiheuta merkittäviä kustannuksia yrityksille. Muutosten johdosta myös lentoasemaverkkoyhtiön on huolehdittava omistamistaan tai hallussaan olevista lennonvarmistukseen käytettävistä laitteista ja järjestelmistä siten, että niitä ylläpidetään ja kehitetään valtion ilmailua ja sotilasilmailua varten. Tämän johdosta lentoasemaverkkoyhtiö ei välttämättä voi myydä tai poistaa hallussaan olevia laitteita tai järjestelmiä, joita valtion ilmailu tai sotilasilmailu tarvitsee lennonvarmistuksessa. Pykälässä kuitenkin säädetään myös valtion ilma-aluksilta ja sotilasilma-aluksilta perittävistä maksuista, joten merkittäviä liiketaloudellisia vaikutuksia yrityksille ei pitäisi syntyä.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetulla lentoliikenneoikeuksien rajoittamista koskevalla toimivaltuudella olisi olennaisia kustannusvaikutuksia yrityksille, jos viranomainen rajoittaisi toimivaltuuden nojalla lentoliikenneoikeuksien käyttöä sellaisella reitillä, jolla yritys harjoittaa lentoliikennettä. Kustannukset riippuisivat kullakin yksittäisellä reitillä harjoitettavan lentoliikenteen laadusta ja laajuudesta, eikä niistä ole tilanteiden moninaisuudesta johtuen mahdollista esittää tarkkaa etukäteisarviointia. Lentoliikenteen kansainvälisestä luonteesta johtuen lentoliikennesopimusten tai lentoliikenneasetuksen vastaiset taikka pitkäkestoiset rajoitustoimet voivat aiheuttaa lentoyhtiöihin kohdistuvia vastatoimia. Tällaisia negatiivisia vaikutuksia

on pyritty rajoittamaan siten, että rajoitustoimien täytyisi olla lyhytaikaisia ja lentoliikenneasetuksen sekä kansainvälisten lentoliikennesopimusten mukaisia. Ei kuitenkaan voida poissulkea sitä, että myös ehdotettujen rajoitustoimien käyttö vaikuttaisi negatiivisesti lentoyhtiöihin. Toimivaltuuden käyttäminen olisi kuitenkin lähtökohtaisesti äärimmäisen harvinaista ja lyhytaikaista, minkä lisäksi lentoliikenneoikeuksien rajoittamisen perusteet olisivat täsmälliset ja tarkkarajaiset. Jos toimivaltuutta käytettäisiin, sillä tavoiteltaisiin poikkeuksellisesta tilanteesta muutoin yhteiskunnalle aiheutuvien haittojen ja kustannuksien rajaamista.

Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen ilma-aluksen lähdön estämistä muusta syystä koskevalla 166 §:llä ei arvioida olevan merkittäviä kustannusvaikutuksia yrityksille. Mahdolliset kustannukset riippuisivat kustakin yksittäisen lennon tilanteesta, eikä niistä ole tilanteiden moninaisuudesta johtuen mahdollista esittää tarkkaa etukäteisarviointia.

Ilmailulakiin ehdotettu miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointia koskeva 169 a § ei aiheuta välittömiä investointitarpeita. Investointien tarve arvioidaan riskiperusteisesti erillisissä prosesseissa. Muutoksen mukainen miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointi vahvistaa miehittämättömiin ilma-aluksiin liittyvää liiketoimintaa parantamalla alan turvallisuuskulttuuria ja häiriötilanteiden hallintaa.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetulla viimesijaisella ilmoitusvelvollisuudella matkustajien kuljettamisesta eräillä kansallisilla ilma-aluksilla olisi vähäinen yritys- ja lentokeroihin kohdistuva hallinnollista taakkaa lisäävä vaikutus. Ilmoitusvelvollisuus on hallinnollisena menettelynä kuitenkin kevyempi kuin toiminnan luvanvaraisuus.

Tarkastuslentäjien tehtävää koskevalla ehdotuksella edistettäisiin tarkastuslentotoiminnan harjoittamista Suomessa. Tarkastuslentäjien tehtävän luonne on nykyisen lainsäädännön perusteella epäselvä, ja nyt ehdotetulla muutoksella vahvistettaisiin, että kyse on julkisesta hallinto- ja turvallisuus- ja liikenneviraston toimintaan liittyvistä vastuukysymyksistä selkiytyisivät ja tarkastuslentotoiminnan harjoittamisen edellytykset paranisivat. Nykyisessä tilanteessa uhkana on, että halukkuus tarkastuslentäjän tehtävää kohtaa alenisi niin, ettei palvelua juurikaan olisi markkinoilla saatavilla. Tällä olisi merkittäviä haitallisia seuraamuksia ilmailutoimintaa harjoittaville organisaatioille.

Ilmailulakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettavilla lainsäädäntöteknisillä muutoksilla selkeytetään ilmailusääntelyä ja siten kevennetään ilmailutoimintaa harjoittaviin organisaatioihin kohdistuvaa sääntelytaakkaa.

Muilta osin ehdotuksilla ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia yrityksille.

4.2.2.3 Vaikutukset kotitalouksien asemaan

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämistä koskeva ilmailulain ehdotus vähentäisi kansallisten ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastamiseen liittyviä kustannuksia. Lentokelpoisuuden tarkastamisesta suoritetaan maksu tällä hetkellä erikseen lentokelpoisuustarkastuksen suorittajalle sekä tarkastustodistuksen myöntävälle viranomaiselle. Kun jatkossa lentokelpoisuustarkastuksen suorittaja voisi myöntää tarkastuksen yhteydessä tarkastustodistuksen, alenaisi tämä kansallisen ilma-aluksen lentokelpoisuuden tarkastuksesta aiheutuvia kustannuksia. Ilma-alukset, joita muutos koskisi, ovat valtaosin harrastekäytössä. Kustannushelpotus kohdistuisi siten pääasiassa ilmailua harrastaviin yksityishenkilöihin.

Ilmailulain ehdotus melutodistuksen myöntämisestä siviili-ilma-alukselle helpottaisi ilmailun harrastetoimintaa, kun Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää tarvittaessa kansainvälisten

standardien ja suositusten mukaisen melutodistuksen myös kansallisen sääntelyn alaisille ilma-aluksille. Melutodistuksen hakemisesta aiheutuvista kustannuksista vastaisi melutodistuksen hakija. Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annettussa asetuksessa (1452/2019) melutodistuksen myöntämisen katsotaan sisältyvän lentokelpoisuuden valvonnasta perittävään vuosimaksuun.

Lentoliikenneoikeuksien rajoittamista koskeva ehdotus liikenteen palveluista annettuun lakiin vaikuttaisi lennot varanneisiin matkustajiin. Lipun ostanut matkustaja voisi olla yhteydessä lentoyhtiöön tai matkanjärjestäjään matkalipun hinnan palautuksen osalta. Kuluttajat voisivat olla tarvittaessa yhteydessä kuluttajaneuvontaan tai Euroopan kuluttajakeskukseen. Muut kuin kuluttajat, eli esimerkiksi liikematkustajat, voisivat tarvittaessa olla yhteydessä Liikenne- ja viestintävirastoon.

Muilta osin ehdotuksilla ei arvioida olevan vaikutuksia kotitalouksille.

4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämistä koskeva ehdotus vähentäisi hieman Liikenne- ja viestintäviraston kokonaistyömäärää. Kansallisten ilma-alusten tarkastustodistuksien myöntäminen tehtävänä poistuisi Liikenne- ja viestintävirastolta ja EASA-sääntelyn kanssa yhdenmukaisempi kansallinen menettelytapa alentaisi viranomaistehtäviin liittyvää sääntelytaakkaa. Toisaalta Liikenne- ja viestintäviraston tehtävämäärää lisäisi lentokelpoisuustarkastajien valtuuttaminen ja valvonta. Kustannuksia aiheutuisi erityisesti sääntelyn voimaantulon yhteydessä, kun kansallisten ilma-alusten lentokelpoisuustarkastajat valtuutettaisiin ensimmäisen kerran. Tehtävät olisivat hoidettavissa viraston nykyisin resurssein.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetulla lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittamista koskevalla muutoksella selvennettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuutta ja niitä tilanteita, joissa toimivaltuuden käyttö olisi mahdollista. Liikenne- ja viestintäviraston toimivallan täsmentäminen ei itsessään lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston työkuormaa, mutta se selkiyttäisi viranomaisen toimivaltuutta tilanteissa, jossa lentoliikenneoikeuksien rajoittaminen olisi välttämätöntä. Myös ilmailulain 138 §:ään ehdotettava muutos ja liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettava uusi 194 a § täsmentäisivät Liikenne- ja viestintäviraston nykyisiä tehtäviä ja toimivaltuutta. Samoin ilmailulain 3 §:ään ja liikenteen palveluista annetun lain 180 §:ään ehdotetut tarkennukset poliisin tehtävistä vastaavat nykyisen tulkinnan mukaista oikeustilaa, eivätkä siten muuttaisi yleistä viranomaisten toimivallanjakoa. Kyse ei siten olisi uusista tehtävistä eikä muutoksilla olisi resurssivaikutuksia.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetulla viimesijaisella ilmoitusvelvollisuudella matkustajien kuljettamisesta erällä kansallisilla ilma-aluksilla olisi vähäinen Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää lisäävä vaikutus. Tehtävän ei katsota vaativan lisäresursseja.

Melutodistuksen myöntämistä koskeva ilmailulain ehdotus laajentaisi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä siten, että melutodistuksia voitaisiin jatkossa myöntää myös kansallisen sääntelyn alaisille ilma-aluksille. Liikenne- ja viestintävirasto on osana muita siviili-ilmailun turvallisuuteen liittyviä viranomaistehtäviä hoitanut jo nykyisin melutodistuksiin liittyviä asioita EASA-asetukseen sekä kansainvälisiin standardeihin ja suosituksiin perustuen. Toimivaltuudesta säätäminen laissa täsmentäisi valtuuksia melutodistuksen myöntämiseen. Tehtävän ei katsota vaativan lisäresursseja.

Ilmailulakiin ehdotetulla esteellisyyttä koskevalla poikkeuksella Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa olevaan, jolle on asetettu erityisiä vaatimuksia ammattitaidosta lentoa simuloivien koulutuslaitteiden arviointimenettelyssä, helpotettaisiin viranomaisen edellytyksiä suorittaa sille säädetty arviointitehtävä. Ehdotus helpottaisi tehtävässä edellytetyn ammattitaidon ylläpitämistä viranomaisen palveluksessa sekä ammattitaitoisen henkilöstön rekrytointia.

Ilmailulakia koskevan lakiehdotuksen 88 a § lentopaikkojen rakentamista ja ylläpitoa koskevan valtionavustuksen myöntämisestä lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää, sillä tehtävä siirtyisi sille uutena liikenne- ja viestintäministeriöstä. Liikenne- ja viestintävirastolla on jo nykyisin valtionavustuksien myöntämistä koskevia tehtäviä. Siirtyvän tehtävän ei katsota vaativan lisäresursseja.

Lentomenetelmiä koskevalla ilmailulain 110 §:llä säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle uusia tehtäviä, jotka perustuvat ilmaliikenteen hallintaa koskevaan täytäntöönpanoasetukseen. Tehtävät koskevat lentomenetelmiä ja sisältävät määräyksenantovaltuuden. Tehtävien ei katsota lisäävän merkittävästi työmäärää tai vaativan lisäresursseja.

Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen lennonvarmistukseen käytettäviä laitteita ja järjestelmiä koskevalla 112 §:llä varmistetaan valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarvitsemien lennonvarmistuspalveluiden saatavuus turvaamalla laitteiden ja järjestelmien ylläpito ja kehitys. Muutoksilla onkin jossain määrin myönteisiä vaikutuksia näiden viranomaisten toimintaan ja sen sujuvuuden varmistamiseen jatkossa.

Ilma-aluksen lähdön estämistä muusta syystä koskevalla ilmailulain 166 §:llä selkeytetään ja parannetaan viranomaisten toimintakykyä tilanteissa, joissa on aiheellinen epäily EU-perusteisesta ilmailun turvaamiseen liittyvän lähdön edellytyksen puuttumisesta. Muutoksella on myönteinen vaikutus Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan jatkossa, sillä se varmistaa Liikenne- ja viestintäviraston puuttumistoimivaltuuden ilmailun turvaamista koskevilla uhkatilanteissa.

Esitetty 169 a § mahdollistaisi yhtiömuotoisille ilmailutoimijoille, kuten lentoaseman pitäjille ja ilmaliikennepalvelun tarjoajalle tehtäviensä suorittamisen aiempaa monipuolisemmalla ja teknologianeutraalimmalla välineistöllä, jonka hankinta voidaan tehdä riskiperusteisesti. Ehdotettu pykälä selkeyttää poliisin, lentoaseman pitäjän ja ilmaliikennepalvelun tarjoajan välisiä suhteita. Tästä johtuvalla tilannekuvan parantumisella voidaan lievimmissä tapauksissa vähentää poliisitehtäviä ja vakavimmissa tapauksissa parantaa puuttumistoimivaltuuden tehokkaan ja turvallisen käytön edellytyksiä.

Ilmailulakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettavilla lainsäädäntöteknisillä muutoksilla selkeytetään ilmailusääntelyä ja siten kevennetään Liikenne- ja viestintävirastolle säädettyjen tehtävien suorittamisesta aiheutuvaa sääntelytaakkaa.

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävien osalta muutokset eivät edellytä uusia henkilöresursseja.

4.2.4 Vaikutukset lentoturvallisuuteen

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetulla viimesijaisella ilmoitusvelvollisuudella matkustajien kuljettamisesta eräillä kansallisilla ilma-aluksilla parannettaisiin siviili-ilmailun turvallisuutta siten, että toiminta ja sitä harjoittavat organisaatiot saatettaisiin nykyistä paremmin viranomaisen tietoon niihin kohdistuvan valvonnan kehittämiseksi.

Ilmailulakiin ehdotettu säännös etsintä- ja pelastuspalvelun tiedonsaantioikeudesta helpottaisi ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun suorittamista ja siten välillisesti parantaisi siviili-ilmailun turvallisuutta sekä pelastustoimintaa.

Esitykseen sisältyy ehdotuksia turvallisuussääntelyn vastaiseen ilmailutoimintaan puuttumisesta sekä eräiden miehittämätöntä ilmailua koskevien rikkomuksien sanktioinnista ja miehittämättömän ilma-aluksen oikeudettoman lennättämisen havainnoinnista. Lisäksi esitykseen sisältyy ehdotus rikoslain liikenneturvallisuutta koskevan tunnusmerkistön tarkistamisesta. Ehdotukset edistävät tältä osin siviili-ilmailun turvallisuussääntelyn noudattamista ja turvallisuussuhkien torjumista vaikuttaen myönteisesti siviili-ilmailun turvallisuuden tasoon.

Lentomenetelmiä koskevalla ilmailulain 110 §:llä arvioidaan olevan välillisesti myönteisiä vaikutuksia lentoturvallisuuteen. Jatkossa lentomenetelmäsunnittelua tarjoavilta toimijoilta edellytetään suoraan EU-sääntelyn nojalla hyväksyntätodistusta. Lisäksi ilmailulaissa määriteltäisiin lentomenetelmiä koskevat viimesijaiset vastuut: lentopaikan pitäjä vastaisi siitä, että lentopaikalla käytetty lentomenetelmä on hyväksyntätodistuksen saaneen lentomenetelmäsunnittelupalvelujen tarjoajan suunnittelema ja ilma-aluksen päällikkö vastaisi myös noudattavansa asettuja lentomenetelmiä. Lennonvarmistukseen käytettäviä laitteita ja järjestelmiä koskevalla ilmailulain 112 §:llä voidaan katsoa olevan jossain määrin myönteisiä vaikutuksia lentoturvallisuuteen, sillä muutoksella varmistetaan valtion- ja sotilasilmailun tarvitsemien lennonvarmistuslaitteiden ylläpitäminen ja kehittäminen asettamalla tämä velvoite myös lentoasemaverkko-yhtiölle, silloin kun se omistaa tai hallinnoi niitä.

Ilma-aluksen lähdön estämistä muusta syystä koskevalla 166 §:llä on myönteisiä vaikutuksia lentoturvallisuuteen, sillä muutos parantaa ja selkeyttää Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa puuttua tilanteisiin, joissa on rikottu EU-perusteista ilmailun turvaamista koskevaa sääntelyä.

Miehittämättömän ilma-aluksen oikeudettoman lennättämisen havainnointia koskevalla 169 a §:llä on myönteisiä vaikutuksia lentoturvallisuuteen. Ehdotus parantaa lentokenttäoperaattorin ja ilmaliikennepalvelun tarjoajan kykyä havainnoida sellaista oikeudetonta toimintaa miehittämättömillä ilma-aluksilla, joka aiheuttaa vaaraa miehitetylle ilmailulle.

4.2.5 Muut vaikutukset

4.2.5.1 Ympäristövaikutukset

Ympäristövaikutusten arviointia ja lentopaikan rakentamislupaa koskevat ehdotukset parantavat yleisön mahdollisuuksia osallistua, saada tietoa ja vaikuttaa maankäyttöön, elinoloihin ja ympäristöön liittyviin lentopaikkojen rakentamista koskeviin hankkeisiin.

Lentomenetelmiä koskevalla 110 §:llä ei arvioida olevan vaikutuksia ympäristölle. Jo nykyisin lentomenetelmät suunnitellaan sujuvasti ilman ympäristövaikutusten arviointiprosessia ja mahdolliset melu- ja muut vaikutukset huomioidaan jo lentopaikan perustamisen yhteydessä.

4.2.5.2 Yhdenvertaisuus

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettu täsmennys henkilöluvan hakijan tai haltijan oikeudesta vaatia oikaisua koulutustoimintaa harjoittavan lausuntoon tai päätökseen myös silloin, kun koulutustoimintaa harjoitetaan ilmoituksenvaraisesti, parantaisi henkilöluvan hakijoi-

den ja haltijoiden keskinäistä yhdenvertaisuutta. Henkilöluvan hakijoiden ja haltijoiden muutoksenhakuoikeus koulutustoimintaa harjoittavan lausuntoihin tai päätöksiin olisi yhdenvertainen riippumatta siitä, harjoitetaanko koulutustoimintaa luvan- vai ilmoituksenvaraisesti.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Lentotoimintailmoitus

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös viimesijaisesta ilmoituksenvaraisuudesta matkustajien kuljettamisessa. Ilmoituksenvaraisuus soveltuisi viimesijaisesti silloin, kun toimintaa harjoitetaan kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvalla ilma-aluksella, toiminta ei edellytä lentotyölupaa, lentotoimintalupaa tai lentoliikenneasetuksen mukaista liikennelupaa eikä Suomea sitovasta EU- tai kansainvälisestä sääntelystä muuta johdu. Vaihtoehtona ilmoituksenvaraisuudelle on arvioitu toiminnan luvanvaraisuutta sekä luvan- tai ilmoituksenvaraisuuden ulottamista matkustajien kuljettamisen lisäksi myös postin tai rahdin kuljettamiseen kansallisilla ilma-aluksilla. Lisäksi vaihtoehtona on arvioitu, tulisiko luvan- tai ilmoituksenvaraisuuden kattaa myös toiminta miehittämättömillä ilma-aluksilla. Vaihtoehtona on arvioitu myös sitä, että muutosta ei tehtäisi. Ilmoituksenvaraisuuden rajaamista pelkkään kaupalliseen lentotoimintaan on myös arvioitu.

Luvanvaraisuus turvaa ilmoituksenvaraisuutta korkeampaa turvallisuustasoa, sillä toiminnanharjoittajan on ennen toiminnan harjoittamista osoitettava, luvan toiminnalle saadakseen, että toiminta täyttää siltä edellytetyt turvallisuusvaatimukset. Luvan myöntävä viranomainen voi puuttua mahdollisiin turvallisuutta koskeviin puutteisiin lupaa haettaessa. Kaupallisen toiminnan yhteydessä on perinteisesti edellytetty lentotoimintalupaa, jolla asetetaan kaupallista toimintaa harjoittavalle organisaatiolle vaatimuksia sen turvaamiseksi, että organisaatio kykenee harjoittamaan toimintaa turvallisesti. Toisaalta luvanvaraisuus tarkoittaa merkittävämpää puuttumista toiminnanharjoittajien vapauteen harjoittaa elinkeinotoimintaa kuin ehdotettu ilmoitusvelvollisuus. Luvanvarainen toiminta on lähtökohtaisesti kielletty ilman lupaa, kun ilmoituksenvarainen toiminta on lähtökohtaisesti sallittu, kunhan toiminnassa noudatetaan säädetyt turvallisuusvaatimuksia. Luvanvaraisuuden perusteltavuus edellyttää siten korkeampaa toiminnasta aiheutuvaa turvallisuusriskiä kuin ilmoituksenvaraisuus. Kansallinen vaatimus lentotoimintaluvasta on kumottu nykyistä ilmailulakia säädettäessä vuonna 2014 (ks. jakso 2.1.1).

Ehdotettu luvan- tai ilmoituksenvaraisuus koskisi varsin rajattua toimintaa kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla. Siltä osin kuin kyse on toiminnan harjoittamisesta EASA-sääntelyn ulkopuolella olevilla ilma-aluksilla, on huomiotava, että näiden ilma-alusten osalta on arvioitu niistä kohdistuvan riskin siviili-ilmailun turvallisuudelle olevan niin vähäinen, ettei vaatimusta EASA-asetuksen ja sen nojalla annetun turvallisuussääntelyn soveltamisesta ole niiden osalta harkittu tarkoituksenmukaiseksi. Kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvien ilma-alusten lentokelpoisuudesta ja lentomiehistön pätevyydestä säädetään ilmailulaissa ja liikenteen palveluista annetussa laissa sekä niiden nojalla annetuissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä. Miehittämättömästä ilmailusta säädetään kattavasti EASA-asetuksen nojalla annetussa komission miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa muutoin kuin valtion ilmailun osalta. Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen valmistelussa on arvioitu, että ehdotuksen tavoitteet saavutetaan luvanvaraisuutta lievemmin perusoikeuksiin eli elinkeinovapauteen puuttuvalla vaihtoehdolla ilmoituksenvaraisuudesta. Riittäviä perusteita luvanvaraisuuden tai ehdotettua laajemman ilmoituksenvaraisuuden esittämiseksi ei ole käsillä, kun otetaan huomioon ehdotuksen tavoite suhteessa toiminnan luonteeseen ja laajuuteen, jota voidaan harjoittaa niin,

ettei toimintaan sovelleta liikennelupaa, lentotyölupaa tai EASA-asetuksen nojalla säädettyä lentotoimintalupaa koskevaa vaatimusta.

Valmistelussa on harkittu vaihtoehtoa, jonka mukaan ilmoituksenvaraisuus koskisi ainoastaan kaupallista lentotoimintaa. Tähän mennessä matkustajien kuljetusta historiallisilla ilma-aluksilla tai entisillä sotilaskoneilla on kuitenkin harjoitettu pelkästään tiettyjen yhdistysten jäsenille suunnattuna kerhotoimintana, mitä pidetään yksityislentotoimintana. Matkustajien kuljettaminen ilma-aluksella on lentoturvallisuuden kannalta merkittävää toimintaa, ja siihen liittyvät lentoturvallisuusriskit koskevat myös ei-kaupallista toimintaa. Tästä syystä on perusteltua, että ilmoituksenvaraisuus koskisi kaikkea matkustajien kuljettamista historiallisella ilma-aluksella.

EASA-asetuksen uudistuksen yhteydessä kaupallinen toiminta eräillä ilma-aluksilla on siirtynyt kansallisen sääntelyn piiriin. Tästä syystä vaihtoehdolla, jolla nykytilaa ei muutettaisi, ei voitaisi saavuttaa ehdotuksen tavoitteita. Toisaalta vaihtoehto, jossa luvanvaraisuus koskisi kaikkia kansallisia ilma-aluksia, olisi hallinnollisesti raskas ottaen huomioon näillä ilma-aluksilla harjoitettavan toiminnan laadun ja laajuuden. Miehittämättömän ilmailun osalta kansallinen lupaedellytys tai ilmoituksenvaraisuus voisi tulla sovellettavaksi vain EU-sääntelyn soveltamisalan ulkopuolella olevassa valtion miehittämättömässä ilmailussa. Tästä syystä luvan- tai ilmoituksenvaraisuutta ei ole tässä vaiheessa harkittu tarpeelliseksi ulottaa toimintaan miehittämättömillä ilma-aluksilla, vaan asia jätettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston arvioitavaksi liikenteen palveluista annetun lain 127 §:n 3 momentin mukaisesti.

5.1.2 Lentokelpoisuuden tarkastaminen

Lentokelpoisuuden tarkastamista koskevan ehdotuksen vaihtoehtona on arvioitu, ettei kansallisen ilma-aluksen lentokelpoisuuden tarkastamista koskevan menettelyn nykytilaa muutettaisi. EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ilma-aluksien lentokelpoisuustarkastuksissa noudatettava menettely huomioon ottaen on kuitenkin todettu, että nykyinen hallinnollinen menettely kansallisten ilma-aluksien tarkastustodistuksien myöntämisessä ei vastaa sitä, mikä on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi. Nykytilaa vastaava lentoturvallisuuden taso voidaan saavuttaa myös tavalla, jossa lentokelpoisuustarkastaja myöntää tarkastustodistuksen EU-sääntelyä vastaavasti. Vaihtoehtona on myös arvioitu, että kansallisen ilma-aluksen lentokelpoisuuden tarkastamista koskevia tehtäviä siirrettäisiin sopimuksella lentokelpoisuusasiantuntijalle, mutta ehdotettu valtuuttaminen on katsottu erityisesti valvonnan ja ilma-aluksen omistajan oikeussuojakysymyksien kannalta perustellummaksi vaihtoehdoksi.

5.1.3 Lentomenetelmät

Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 110 §:ssä säädetään lentomenetelmistä. Siinä ehdotetaan, että lentopaikan pitäjä vastaisi lentomenetelmien ylläpidosta sekä säännöllisestä uudelleentarkastelusta. Lisäksi ehdotetaan lentopaikan pitäjille velvoitetta huolehtia, että lentomenetelmien suunnittelijalla on vaadittu hyväksyntätodistus. Näiden säännösten on tarkoitus koskea kaikkia lentopaikan pitäjiä. EU-sääntelyn mukaisesti vastaavat velvoitteet koskevat vain EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvia lentopaikkoja. Näin ollen suhteessa EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluviin lentopaikkoihin kysymys on informatiivisesta säännöksestä, mutta EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävien lentopaikkojen pitäjien osalta olisi kysymys kansallisesta valinnasta säätää velvollisuudet koskemaan myös niitä. Valmistelussa on arvioitu kyseisten säännösten tarvetta ja laajuutta harkiten, tulisiko kaikille lentopaikoille asettaa niin kutsutuilta EASA-kentiltä vaadittavat velvoitteet. Valmistelussa harkittiin erityisesti lausuntopalautteen johdosta asianmukaiseksi esittää edellä mainitut vastuut kattamaan kaikki lentopaikat. Yhtäältä tämä selventää eri toimijoiden vastuita ja rooleja ja toisaalta edistää menetelmien yhteensovittamista. Valmistelussa on ylipäätään arvioitu eri tahoja, joille vastuuta

tulisi säätää kansallisesti tai EU-sääntelyä informatiivisesti toistaen. Valmistelussa on arvioitu, ettei ilmaliikennepalvelun tarjoajalle voida säätää voimassa olevan lain kaltaista vastuuta lentomenetelmistä, joka lähentelee yksinoikeutta, sillä se olisi EU-sääntelyn kanssa ristiriidassa, kun jatkossa lentomenetelmäpalvelujen tarjoajia voi olla useampia, jos niillä on hyväksyntätodistus. Valmistelussa on myös pyritty arvioimaan keinoja säilyttää lentomenetelmien suunnittelun nykyinen sujuvuus sekä yhteensovittaminen. Valmistelussa arvioitiin eräänlaisen koordinoituvuuden luomista esimerkiksi virastolle tai ilmaliikennepalvelun tarjoajalle, mutta todettiin tarkoituksenmukaisemmaksi ja EU-sääntelyn nojalla sopivimmaksi keinoksi ilmaliikennepalvelun tarjoajan kuuleminen.

Lisäksi lentomenetelmien osalta on arvioitu mahdollisuutta, että Norjan ja Islannin tavoin viranomainen hyväksyisi lentomenetelmät, jolloin myös koordinointi ja yhteensovittaminen sekä eri toimijoiden kuuleminen tulisi hoidettua sitä kautta. Tätä ei kuitenkaan pidetä kannatettavana, sillä se lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä ja monimutkaistaisi nykyistä sujuvaa lentomenetelmien määrittelyprosessia. Viranomaisen päätökset ovat hallintolain mukaisten muutoksenhakukeinojen kohteena. Myös EU-sääntelyn lähtökohtana on, että viranomainen hyväksyy palveluntarjoajat myöntämällä niille hyväksyntätodistuksen, ei jokaista erillistä menetelmää.

5.1.4 Miehitämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointi

Jos lentoaseman pitäjällä ja ilmaliikennepalvelun tarjoajalla ei olisi nyt ehdotetun kaltaista oikeutta havainnoida miehitämättömän ilma-aluksen radiosignaalia, joutuisivat ne harkitsemaan miehitämättömiin ilma-aluksiin kohdistuvan havainnointikyvykkyytensä kehittämistä vain sellaisen laitekannan turvin, joka mahdollistaa kauko-ohjaukseen liittyvän radioviestinnän käsitteilyn tilastollisesti siten, ettei yksittäistä luonnollista henkilöä voida käsittelyn seurauksena tunnistaa. Tällainen rajoitus aiheuttaisi merkittävää operatiivista katvetta.

Toisena toteuttamisvaihtoehtona olisi mahdollisuus säätää ilmailulain alaisille toimijoille nyt esitettävän havainnointikyvykkyyden ohella myös toimivaltuus miehitämättömän ilma-aluksen kulkun puuttumiseksi. Puuttumistoimivaltuuden osalta sääntelykehitys, erityisesti ydinenergilain (990/1987) tuoreet muutokset, viittaavat siihen suuntaan, ettei perustuslain 124 §:n säännös julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle välttämättä olisi este tällaisen toimivaltuuden säätämiseksi myöskaan yhtiömuotoisille lentoaseman pitäjälle tai ilmaliikennepalvelun tarjoajalle. Tällainen puuttumistoimivaltuus merkitsi kuitenkin nyt ehdotettua vaihtoehtoa pidemmälle menevää puuttumista perusoikeuksiin. Koska ilmailulaissa säädettyjen toimijoiden piiristä ei ole tunnistettu selvää tarvetta tällaiselle puuttumistoimivaltuudelle eikä toimijaa, jonka tehtäväkenttään puuttumistoimivaltuuksien käyttäminen luontevasti soveltuisi, ei kyseisten toimivaltuuksien säätämistä koskeva tarkastelu ole ajankohtainen.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

5.2.1 Lentomenetelmät

Islannissa ja Norjassa lentomenetelmäsuunnittelusta valvotussa ilmatilassa on vastannut Suomen tapaan valtiollinen ilmaliikennepalvelun tarjoaja. Toisin kuin Suomessa, Islannissa ja Norjassa viranomainen on hyväksynyt lentomenetelmät ennen niiden käyttöönottoa. Relevanttien tahojen kuulemisen on toteuttanut Norjassa viranomainen ja Islannissa palvelun tarjoaja.

Valmistelun aikana on oltu kirjallisesti yhteydessä kaikkiin EU:n jäsenvaltioihin. Jäsenvaltioilta on tiedusteltu, miten ne ovat järjestäneet lentomenetelmätietojen hallinnoinnin. Yhteyden-

otoissa tiedusteltiin muiden ohella, onko jäsenvaltioissa käytössä tai ovatko jäsenvaltiot ottamassa käyttöön kansallista rekisteriä lentomenetelmätiedoista, sillä valmistelussa on tunnistettu tarve eri palveluntarjoajien tarjoamien lentomenetelmien yhteensovittamiselle. Vastaus saatiin kahdeksalta jäsenvaltiolta.

Kansallista rekisteriä lentomenetelmätiedoista ei ole tällä hetkellä käytössä yhdessäkään vastauksen antaneessa jäsenvaltiossa. Puola on ottamassa käyttöön kansallisen rekisterin lentomenetelmätiedoista tammikuussa 2022. Romania suunnittelee ottavansa tulevaisuudessa käyttöön kansallisen rekisterin lentomenetelmätiedoista ja lentoesteistä. Kansallista rekisteriä lentomenetelmätiedoista ei ole suunnitteilla Espanjassa, Latviassa, Liettuassa, Ranskassa, Itävallassa, Alankomaissa, Saksassa, Tanskassa eikä Portugalissa. Latvia, Itävalta ja Portugali mainitsivat vastauksissaan, että kansallisen lentomenetelmätietorekisterin käyttöönotto ei ole tällä hetkellä ajankohtaista, sillä jäsenvaltiossa on tällä hetkellä ainoastaan yksi lentomenetelmää suunnitteleva palveluntarjoaja, jonka saatavilla kaikki lentomenetelmätiedot ovat. Portugali on kuitenkin tunnistanut potentiaalisen ongelman, ja siellä on käynnissä selvitys eri tavoista järjestää sääntelymuutosten johdosta lentomenetelmätietojen kansallinen viitekehys. Ranskassa ja Alankomaissa on tarpeen mukaan teetetty ulkopuolisilla konsulteilla tarkempia tutkimuksia ilmailukäsikirjassa esiintymättömien lentoesteiden vaikutuksista lentomenetelmien suunnitteluun. Ranska mainitsi vastauksessaan, että tämä estää ylläpitämästä kansallista rekisteriä lentomenetelmätiedoista, sillä kaupalliset konsultit eivät todennäköisesti suostuisi siihen, että heidän yhdelle palveluntarjoajalle maksua vastaan tuottama tieto olisi vapaasti kaikkien lentomenetelmää suunnittelevien palveluntarjoajien käytössä. Ranska kuitenkin mainitsi edelleen, että mikään ei estä kutakin lentomenetelmää suunnittelevaa palveluntarjoajaa pitämästä yksityisiä rekistereitä konsulttien keräämistä tiedoista.

6 Lausuntopalaute

Lausunnon antoivat oikeusministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, ympäristöministeriö, Ilmatieteen laitos, korkein hallinto-oikeus, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Maanmittauslaitos, Aii Airspace Design, Finanssiala ry, Finavia, Finnair Oyj, FinnHEMS Oy, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, Poliisihallitus, RPAS Finland ry, Suomen lennonjohtajien yhdistys SLJY ry, Suomen lentäjaliitto ry, Suomen moottorilentäjien liitto ry sekä kolme yksityishenkilöä. Opetus- ja kulttuuriministeriö, valtioneuvoston kanslia ja Väylävirasto ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa esitykseen.

Saatu lausuntopalaute ja sen johdosta tehdyt muutokset on käsitelty seuraavissa jaksoissa lakiehdotuksittain ryhmiteltynä. Lisäksi lausuntopalautteen johdosta on tehty useita laki- ja kirjoitusteknisiä tarkennuksia ja korjauksia.

6.1 Ilmailulaki

Puolustusministeriö ehdotti ilmailulain 6 §:ään ehdotettuun muutokseen liittyen myös valtion ilmailun määritelmää (2 §:n 16 kohta) muutettavaksi siten, että valtion ilmailulla tarkoitettaisiin myös sellaista kansainvälistä sotilasilmailua, joka ei liity puolustusvoimista annetun lain 2 §:ssä tarkoitettuihin Puolustusvoimien tehtäviin tai joka ei tapahdu Puolustusvoimien kutsumana. Ehdotettu muutos tarkoittaisi merkittävää muutosta nykytilaan ja nykyisiin viranomaisten toimivaltajakoihin, ja edellyttäisi laajempaa jatkovalmistelua. Muutos jätettiin näin ollen pois esityksestä.

Sisäministeriön lausunnossa ehdotettiin, että Rajavartiolaitoksen ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastaisi jatkossakin Liikenne- ja viestintäviraston edustaja tai Rajavartiolaitos itse Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamana. Rajavartiolaitoksen ilma-alusten tekninen laitteisto

ei ole kaikilta osin julkista, minkä vuoksi tarkastusta ei voisi tehdä ulkopuolinen tarkastaja. Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämistä koskevaa 40 §:ää on muutettu Sisäministeriön ja Rajavartiolaitoksen kommenttien huomioimiseksi. Lisäksi pykälään lisättiin Liikenne- ja viestintäviraston ehdotuksesta maininta huolto-organisaatioiden mahdollisuudesta myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia, sillä tämä olisi yhdenmukaista EU-sääntelyn kanssa.

Lausunnoissa pyydettiin vielä tarkentamaan esitystä siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää melutodistuksia 44 a §:n nojalla ainoastaan siviili-ilma-aluksille. Sotilasilmalusten osalta lausunnoissa ehdotettiin vastaavan toimivaltuuden säätämistä sotilasilmailuviranomaiselle. Ilmailulain 7 §:ään on lisätty sotilasilmailuviranomaisen toimivaltaa tarkentava ehdotus.

Ilmatieteen laitos ehdotti, että lentoasemien määritelmään (ilmailulain 75 §) lisätään selkeyden vuoksi maininta sääpalvelujen pysyvistä järjestämisestä. Lentoaseman määritelmää ei ole alun perin esitetty avattavaksi tällä esityksellä ja määritelmän muuttaminen edellyttäisi perusteellista tarkastelua. Vaatimus sääpalvelun tarjoamisesta perustuu EU-sääntelyyn, vaikka sitä ei nimenomaisesti mainittaisi ilmailulain määritelmässä.

YVA-direktiivin täytäntöönpanoon liittyviä ehdotuksia on lausuntopalautteen johdosta yhdenmukaistettu ratalakiin ja liikennejärjestelmistä ja maanteistä annettuun lakiin ehdotettujen vastaavanlaisten muutosten kanssa. Tiedottamisvaatimuksia ja rakentamislupa-asian seurantaa koskeviin ilmailulain 79 a sekä 81 a ja 81 b §:iin on lisäksi tehty lausuntopalautteen edellyttämiä lakitekniisiä tarkennuksia ja korjauksia. Lausunnoissa todettiin myös, että osa YVA-direktiivin vaatimuksista toteutuisi jo ympäristölupamenettelyssä ja että nyt ehdotetuilla muutoksilla luotaisiin muiden lupamenettelyjen kanssa päällekkäistä sääntelyä. Lausunnoissa katsottiin perustelluksi, että hallituksen esityksessä tarkasteltaisiin lentopaikkojen ympäristösääntelyn kokonaisuutta ja eri lakien mukaan annettavia määräyksiä päällekkäisyyksien ja eri viranomaisten toimivallanjaon epäselvyyksien ehkäisemiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriön tarkoitus on tarkastella lentopaikkojen sääntelyä kokonaisuutena ja käsitellä edellä mainittu lausuntopalaute sen yhteydessä. Lentopaikkojen sääntelyn kokonaistarkastelussa on syytä huomioida myös automaation ja miehittämättömän ilmailun kehitys. Lausuntopalautteen johdosta pykälämuotoiluissa on myös tarkennettu, että nyt tehtävät lisäykset soveltuvat vain sellaisiin hankkeisiin, joissa on sovellettu YVA-menettelyä. Muutokset eivät siis koskisi yleisesti kaikkia lentopaikkoja.

Ilmailulain 108 §:ään ehdotetun teknisen muutoksen lisäksi lausuntopalautteessa ehdotettiin, että pykälän 2 momenttiin lisätään lentopaikan pitäjä sääpalvelun tarjoajan nimeämisen osalta kuultaviin tahoihin. Pykälään on päädytty tekemään ainoastaan kielellinen korjaus sen asiiasältöä muuttamatta. Julkinen lausuntokierros toteutetaan nykyiselläänkin laajalla jakelulla, joten käytännön ongelmaa ei ole havaittu.

Lentomenetelmiä koskevan ilmailulain 110 §:n osalta lausunnoissa pyydettiin tarkentamaan vastuukysymyksiä, kuten 110 §:n mukaisen hyväksyntätodistuksen saaneen lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajan vastuun sisältöä, sekä lentomenetelmien ylläpidosta ja uudelleen-tarkastelusta vastaava taho. Lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan vastuusta säädetään muutosehdotuksen taustalla olevissa EU-asetuksissa. Ehdotusta täydennettiin kuitenkin informatiivisella säännöksellä siten, että lentomenetelmien ylläpidosta ja uudelleen-tarkastelusta vastaisi EU-sääntelyn mukaisesti lentopaikan pitäjä. Lausunnoissa ehdotettiin myös lentomenetelmiä yhteensovittavan koordinaatioprosessin säätämistä ehdotetun kuulemismenettelyn lisäksi. Lentomenetelmien yhteensovittamisen katsotaan kuitenkin toteutuvan riittävällä tavalla eri tahojen kuulemismenettelyllä. Lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajan kuulemisvel-

voitetta laajennettiin lentomenetelmien yhteentoimivuuden edistämiseksi siten, että lentomenetelmiä suunniteltaessa on kuultava ilmailiikennepalvelun tarjoajan lisäksi lentopaikan pitäjää ja sotilasilmailuviranomaista.

Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossa ehdotettiin, että esitykseen lisättäisiin lennonvarmistuspalvelun maksuja koskevaa ilmailulain 111 §:ää koskeva muutos. Maksujen hyväksyntäprosessi on EU-sääntelyn seurauksena muuttunut siten, että komission näkemys saadaan yleensä vasta maksujen vahvistamisen jälkeen. Tästä syystä 111 §:n 2 momentin sanamuotoon on syytä tehdä korjaus.

Tarkastuslentäjän tehtävään liittyen lausunnoissa kannustettiin arvioimaan, toimivatko tarkastuslentäjät julkisessa hallintotehtävässä. Koska jatkovalmistelun aikana todettiin, että tarkastuslentäjän tehtävää voidaan pitää julkisena hallintotehtävänä, luovuttiin vahingonkorvausvastuun rajoittamista koskevasta pykälästä. Sen sijaan selvennettiin liikenteen palveluista annetun lain 130 ja 203 §:ssä, että tarkastuslentäjät toimivat tehtävässään virkavastuulla.

Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossa ehdotettiin, että ilmailulain 146 §:n luetteloon lisättäisiin lentokelpoisuustarkastajan lisäksi lentomenetelmäsuunnittelupalvelun sekä maahuolintapalvelun tarjoajat. Liikenne- ja viestintävirasto katsoi tarpeelliseksi, että myös näihin organisaatioihin voitaisiin kohdistaa ilmailulain 147-149 §:ssä tarkoitettuja hallinnollisia seuraamuksia. Ehdotettua 146 §:ää täydennettiin Liikenne- ja viestintäviraston ehdotuksen mukaisesti.

Ilmailulain 158 §:n osalta ehdotettua uutta 7 momenttia kannatettiin, mutta lausunnoissa esitettiin myös vaihtoehtoisia ratkaisuja. Ehdotettiin muun muassa lentopaikkakeskeistä lentoesteprosessia jossa Liikenne- ja viestintävirastolla olisi keskeinen rooli sekä viranomaisen ylläpitämän lentoesterekisterin perustamista. Ehdotettiin myös, että lentoestelausuntoprosessissa varattaisiin lisäksi ilmatilan käyttäjille mahdollisuus lausua esteen vaikutuksista lentomenetelmiin. Fintraffic Oy huomautti myös, ettei esityksessä ole lainkaan huomioitu lentoestelausuntoprosessin muutoksen aiheuttamia kustannuksia. Jatkovalmistelun aikana todettiin, että lentoestelausuntoprosessia koskevaa sääntelyä on syytä tarkastella ehdotettua laajempänä kokonaisuutena ja erillisessä hankkeessa.

Lausuntopalautteen johdosta lisättiin ilmailulakiin ehdotettuun 169 a §:ään uusi 3 momentti, jossa säädetään velvollisuudesta ilmoittaa toimivaltuuden käyttöönotosta ja oikeudetonta lennätystä koskevasta havainnosta. Ilmoitusvelvollisuus edistäisi Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävien suorittamista. Lausunnoissa ehdotettiin myös, että lentoaseman pitäjä ja ilmailiikennepalvelun tarjoaja voisivat luovuttaa miehittämättömään ilma-alukseen liittyvät paikannustiedot myös sotilasviranomaiselle. Puolustusvoimista annetussa laissa on kuitenkin jo tämän mahdollistava säännös, joten ehdotettua pykälää ei ole syytä muuttaa. Sen sijaan perusteluita on täydennetty tältä osin ja Puolustusvoimista annetun lain 15 a §:ään ehdotettaisiin lakiteknistä muutosta miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumiseen liittyen. Lausunnoissa esitettiin vastakkaisia näkemyksiä siitä, pitäisikö ehdotetun 169 a §:n mukaista havainnointitoimivaltuutta laajentaa koskemaan myös tilanteita, joissa lennätys on sinänsä oikeutettua, mutta ilma-alus uhkaa saapua pykälässä mainituille alueille. Esityksen jatkovalmistelussa päätettiin pitämään pykälän sanamuoto ehdotetussa muodossaan, koska ehdotetun havainnointitoimivaltuuden harkittiin olevan riittävä tämänhetkiseen tarpeeseen.

Ilmailurikkomusta koskevaan ilmailulain 178 §:ään tehtiin lausunnoissa ehdotettuja täydennyksiä, kuten lisättiin 4 kohtaan viittaus miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 14 artiklaan ja 10 kohtaan viittaus EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin. Pykälään lisättiin myös Liikenne- ja viestintäviraston ehdotuksesta uusi 12 kohta, jolla sanktioitaisiin ilmailulain 55 §:ssä ilma-aluksen omistajalle, haltijalle tai käyttäjälle säädetyn

velvollisuuden rikkominen. Lausuntokierroksella nostettiin lisäksi esille kysymys siitä, huomioiko ilmailurikkomuspykälä nykymuodossaan ilmailun toimintaympäristön kaikki osa-alueet tasapuolisesti, vai pitäisikö sitä täydentää. Tämä kysymys tullaan ottamaan huomioon ilmailulain jatkokehittämisessä. Samoin tullaan tarkastelemaan myös sitä, huomioidaanko seuraamussääntelyssä asianmukaisella tavalla yhä laajeneva Suomessa suoraan sovellettava EU:n lainsäädäntö.

Esitykseen on lisätty Liikenne- ja viestintäviraston ehdotuksesta uudet ilmailulain 18 ja 138 §:ää koskevat muutosehdotukset, jotka ovat luonteeltaan nykyistä oikeustilaa vastaavia lakitekhnisiä täsmennyksiä ja korjauksia.

6.2 Liikenteen palveluista annettu laki

Lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittamista koskevaan ehdotukseen liikenteen palveluista annetun lain 126 a §:ksi suhtauduttiin myönteisesti ja se koettiin lausunnoissa tarpeelliseksi. Oikeusministeriö lausui erityisesti perusoikeuksien rajoitusedellytysten huomiointiin liittyvistä seikoista sekä ehdotetusta viranomaisyhteistyön mallista. Ehdotusta on täsmennetty ja täydennetty oikeusministeriön kommenttien mukaisesti.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettavaan 128 §:ään tehtiin Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossa ehdotetut muutokset. Ilmoitusvelvollisuus eräillä ilma-aluksilla harjoitettavasta lentotoiminnasta koskisi näin ollen myös muuta kuin kaupallista toimintaa ja Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä lentotoiminnan turvalliseksi harjoittamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto huomautti lausunnossaan ilmaliikennejuopumusta koskevan sääntelyn epä johdonmukaisuudesta ja toi esiin ilmailulain ja rikoslain muutostarpeita. Alan toimijat eivät ole tuoneet esille samankaltaisia muutostarpeita, joten lainsäädäntömuutoksia ei ole nähty tarpeelliseksi käsitellä tässä esityksessä.

Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossa ehdotettiin liikenteen palveluista annetun lain 178 ja 197 §:ää muutettavaksi siten, että niissä huomioitaisiin myös EU-säädösten noudattamisen valvonta ja siihen liittyvät tiedonsaantioikeudet. Jatkovalmistelussa huomattiin, että ehdotetun laajuinen muutos edellyttäisi merkittävää jatkovalmistelua. Esitykseen lisättiin rajatumpi muutos, eli ehdotus uudeksi 194 a §:ksi.

Miehittämätöntä ilma-alustoimintaa koskevien rikkomusten sanktioinnin nähtiin parantavan miehittämättömän ilmailun turvallisuutta. Lausunnoissa edellytettiin kuitenkin, että tässä yhteydessä myös selvennettäisiin poliisin tehtäviä miehittämättömän ilmailun valvonnan osalta. Miehittämättömän ilmailun valvontaa ei ole laissa säädetty poliisin tehtäväksi, vaikka tämä olisi tarkoituksenmukaista tehokkaan kenttävalvonnan järjestämiseksi. Esitykseen on lisätty ehdotukset poliisin toimivaltuuden selkiyttämiseksi sekä liikenteen palveluista annettuun lakiin että ilmailulakiin.

6.3 Sähköisen viestinnän palveluista annettu laki

Sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 307 §:n muutokset on poistettu tästä esityksestä ja huomioitu hallituksen esityksessä laiksi eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

6.4 Rikoslaki

Liikenneturvallisuuden vaarantamista koskeviin rikoslain pykäliin lisättiin lausuntopalautteen johdosta maininta turva-asetuksesta ja sen nojalla annetuista asetuksista. Turva-asetuksen nojalla on annettu sääntelyä esimerkiksi turvatarkastajien velvollisuuksista, joiden rikkominen voisi välillisesti vaarantaa lentoturvallisuutta. Ehdotuksen perusteluihin on oikeusministeriön lausunnon johdosta lisätty esimerkinomaisesti niitä keskeisiä velvoitteita, joiden rikkominen tulisi kysymykseen liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Tyhjentävää listaa tai tarkempaa velvoitteiden yksilöintiä ei kuitenkaan ole käytännössä mahdollista laatia, sillä ilmailutoiminta on erittäin säänneltyä ja eri toimijoihin kohdistuvia velvoitteita huomattava määrä.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Ilmailulaki

2 §. Määritelmät. Ehdotetaan lisättäväksi 26 ja 27 kohdat liittyen lentomenetelmiä koskevan ilmailulain 110 §:n muutosehdotuksiin. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi 9 kohta. Myös pykälän 16 ja 25 kohtiin ehdotetaan tehtäväksi lainsäädäntötekniisiä muutoksia. Uudet määritelmät ovat tarpeen 110 §:ään ehdotetun muutoksen johdosta ja 9 kohdan muuttaminen on tarpeen liikenteen palveluista annetun lain uuden 128 §:n johdosta.

Pykälän 9 kohtaan ehdotetaan tehtäväksi muutos lentotoimintaluvan määritelmään uuden liikenteen palveluista annetun lain 128 §:n johdosta. Uuden 128 §:n seurauksena ilmoituksenvarainen lentotoiminta käsittäisi myös kansallisen sääntelyn alaista toimintaa, jonka vuoksi nykyisen 9 kohdan rajaus pelkästään EASA-asetuksen mukaiseen ilmoitukseen ja todistukseen olisi jatkossa liian suppea. Muutoksen tarkoituksena olisi siis laajentaa lentotoimintaluvan käsite koskemaan myös kansallisten vaatimusten mukaista ilmoitusta, kuten liikenteen palveluista annetun lain 128 §:n mukaista ilmoitusta eräillä ilma-aluksilla harjoitettavasta lentotoiminnasta. Lisäksi 9 kohtaan lisättäisiin, että lentotoimintaluvalla tarkoitettaisiin todistuksen lisäksi myös lupaa, jotta käytetyt termit olisivat yhteensopivia kansallisen termistön kanssa. Muutoksen seurauksena kansallisissa yhteyksissä voitaisiin siis edelleen käyttää termiä lupa, jotta sääntelyn soveltaminen kansallisesti olisi alan toimijoille selkeämpää.

Pykälän 16 kohdassa säädetään valtion ilmailun määritelmästä. Määritelmää ehdotetaan muutettavaksi siten, että käsitteestä poistetaan lainsäädäntötekniisenä korjauksena viittaus ilmailuun sotilastoiminnassa. Sotilasilmailu ja sotilasilma-alus määritellään ilmailulain 2 §:n 11 ja 12 kohdissa. Ilmailulain systematiikan kannalta olisi tarpeen, että määritelmät eivät olisi keskenään päällekkäisiä. Valtion ilmailun määritelmää muutettiin lailla 534/2020 EASA-asetuksen uudistuksen myötä vastaamaan asetuksen soveltamisalaa valtion ilmailussa rajaavaa EASA-asetuksen 2(3) artiklan a-alakohtaa. Tässä yhteydessä valtion ilmailun määritelmään sisällytettiin ilmailulain nykyisen systematiikan vastaisesti myös sotilastoiminnassa harjoitettava ilmailu. Sotilasilmailusta ja muusta valtion toimijoiden harjoittamasta ilmailusta on ilmailulaissa säädetty erikseen, vaikka kummankaan käsitteen alaan kuuluva ilmailutoiminta ei kuulu EASA-asetuksen soveltamisalaan valtion ilmailua koskevan soveltamisalarajauksen nojalla. Ehdotuksen tarkoituksena ei olisi muuttaa sotilasilmailuun sovellettavia kansallisia sääntöjä tai EASA-asetuksen soveltumista sotilasilmailuun Suomessa. EASA-asetuksen 2(3) artiklan a alakohdan nojalla asetusta ei sovelleta ilmailuun sotilastoiminnassa ilmailulain valtion ilmailun määritelmään nyt tehtävästä muutoksesta riippumatta. Nyt ehdotettavalla muutoksella tehtäisiin lainsäädäntötekniinen korjaus, jolla saatettaisiin kansallisen ilmailulain valtion ilmailun käsitteen sisältö vastamaan ilmailulain systematiikan mukaista lainsäädäntötekniistä jakoa, jossa sotilasilmailusta ja valtion ilmailusta säädetään erikseen.

Pykälän 25 kohtaan ehdotetaan tehtäväksi lakitekniisiä muutoksia.

Uusi 26 kohdan määritelmä koskee lentomenetelmän käsitettä ja vastaa sitä, mitä asetusten (EU) N:o 923/2012, (EU) N:o 139/2014 ja (EU) 2017/373 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja, ilmatilan rakenteiden suunnittelua ja tietojen laatua ja kiitotieturvalisuutta koskevien vaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 73/2010 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/469 liitteen III 1 j kohdalla muutetussa 186 kohdan määritelmässä säädetään.

Määritelmän mukaan lentomenetelmällä tarkoitetaan joukkoa ennalta määritettyjä lentoliikkeitä, joita ohjaajan on tarkoitus seurata ja jotka on julkaistu sähköisessä, painetussa tai digitaalisessa muodossa tai molemmissa. Lisäksi määritelmän mukaan lentomenetelmä suoritetaan joko mittarilentosääntöjen tai näkölentosääntöjen mukaisesti.

Näkölentosääntöjen mukaisesti suoritettava VFR-lento on suoritettava tietynlaisissa olosuhteissa, joissa näkyvyys on hyvä ja etäisyys pilvistä on riittävä. Mittarilentosääntöjen mukaisesti suoritettava IFR-lento puolestaan suoritetaan ilma-aluksella, jonka on oltava varustettu sellaisin mittarein ja suunnistusrakentein, jotka ovat lennettävällä reitillä tarpeen ja sovellettavan lentotoimintaa koskevan lainsäädännön mukaisia. Näistä vaatimuksista säädetään tarkemmin komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 923/2012 yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta (jäljempänä *SERA-asetus*).

Voimassa olevan ilmailulain 110 §:ssä säädetään myös lentomenetelmistä, mutta niitä ei ole määritelty laissa. Nykyisin Suomessa lentomenetelmiä on suunnitellut lähinnä Fintraffic Lennonvarmistus Oy. Vuoden 2022 alkupuolella voimaan tulevan uuden EU-sääntelyn (ilmaliikenteen hallintaa koskeva täytäntöönpanoasetus) myötä jatkossa lentomenetelmien suunnittelu vaatii hyväksyntätodistuksen ja menetelmiä voi tarjota jatkossa useampikin palveluntarjoaja. Tämän johdosta ilmailulain 110 §:ään ehdotettavan muutoksen vuoksi käsite on tarpeen määritellä ilmailulaissa.

Uudessa 27 kohdassa määriteltäisiin, että ilmaliikenteen hallintaa koskevalla täytäntöönpanoasetuksella tarkoitettaisiin ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/373 sellaisena kuin se on muutettuna komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2020/469.

3 §. Toimivaltainen viranomainen. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi *uusi 5 momentti*, jolla täsmennettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuutta myöntää EASA-asetuksen 71 artiklassa tarkoitettuja poikkeuksia Suomen kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena. Lisäksi pykälän 1 momentin johdantokappaleeseen lisättäisiin teknisenä muutoksena säännöksen selkeyttämiseksi nimenomainen maininta Liikenne- ja viestintäviraston roolista Suomen kansallisena ilmailuviranomaisena. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi myös uusi 6 momentti, jossa säädettäisiin poliisin valvontatehtävistä miehittämättömän ilmailun osalta.

1 ja 5 momenttia koskevat ehdotukset ovat lainsäädäntötekniisiä ja vastaavat nykyisen tulkin mukaan oikeustilaa Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuuksista. Liikenne- ja viestintävirasto toimii voimassa olevan ilmailulain 3 §:n 1 momentin 5 kohdan nojalla EASA-asetuksessa

ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisenä viranomaisena. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto vastaa Suomessa useista siviili-ilmailun viranomaistehtävistä ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain nojalla. EASA-asetuksen 71 artiklassa säädetään jäsenvaltioiden mahdollisuudesta myöntää artiklassa säädettyissä olosuhteissa poikkeuksia EASA-asetuksella tai sen nojalla säädetyistä, EU:n suoraan sovellettavalla sääntelyllä harmonisoiduista siviili-ilmailun turvallisuutta koskevista vaatimuksista. Lisäyksellä selkeytettäisiin ilmailulakiin Liikenne- ja viestintävirastolle nimenomainen toimivalta teknisten poikkeuksien myöntämiseen. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi muista poikkeuksien myöntämiseen liittyvistä jäsenvaltion velvollisuuksista sen mukaan, mitä EASA-asetuksen 71 artiklassa säädetään. Suomen kansalliseen toimivaltaan kuuluvien ilma-alusten osalta Liikenne- ja viestintäviraston vastaavasta toimivallasta säädetään ilmailulain 9 §:ssä.

Uudessa 6 momentissa säädettäisiin, että poliisi valvoo omalla tehtäväalueellaan tämän lain sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen asetusten noudattamista miehittämättömässä ilmailussa. EASA-asetus on määritelty ilmailulain 2 §:n 4 kohdassa ja sen nojalla on annettu kaksi miehittämättömän ilmailua koskevaa asetusta. EASA-asetuksen nojalla on annettu miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetus, joka on määritelty ilmailulain 2 §:n 20 kohdassa sekä miehittämättömistä ilma-alusjärjestelmistä ja kolmansien maiden miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjistä annettu komission delegoitu asetus 2019/945. Poliisin tehtäviin kuuluu poliisilain 1 luvun 1 §:n mukaan muun muassa yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen. Poliisin valvontatehtävät kohdistuisivat siten sellaiseen miehittämättömään ilmailuun, josta on vaaraa, haittaa ja häiriötä yleiselle järjestykselle ja turvallisuudelle sekä siihen kuuluvan rikollisuuden ennalta estämiseen. Ilmailulaissa on säännökset muun muassa ilma-aluksen rekisteröintivelvollisuudesta ja UAS-ilmatilavyöhykkeistä. EASA-asetuksen nojalla annetussa miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa on lisäksi tarkemmat säännökset miehittämättömän ilma-aluksen rekisteröinnistä. Ehdotus vastaisi nykyisen tulkinnan mukaista oikeustilaa poliisin tehtävistä, eikä sillä olisi tarkoitus muuttaa viranomaisten yleistä toimivallanjakoa liikenteen valvonnan osalta.

7 §. Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset. Pykälän 1 momentin 3 kohtaan ehdotetaan tehtäväksi lisäys, jolla sotilasilmailuviranomaiselle annettaisiin toimivaltuus myöntää melutodistus sotilasilma-aluksille. Ehdotetusta 44 a §:stä poiketen sotilasilma-aluksille melutodistuksen myöntäisi sotilasilmailuviranomainen Liikenne- ja viestintäviraston sijaan, sillä se olisi tarpeellista erityisesti sotilasilmailun siviili-ilmailusta eroavien lentokalustojen teknisten ominaisuuksien takia. Muutos olisi lakitekkinen lisäys, jolla huomioitaisiin kansainvälisen kehityksen aiheuttamat muutostarpeet.

9 §. Eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita koskevat poikkeukset. Pykälän 1 ja 2 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi lainsäädäntötekniset korjaukset. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, jolla täsmennettäisiin EASA-sääntelyn ulkopuolelle rajautuvaan miehittämättömään ilmailuun sovellettavia säännöksiä. Nykyiset 3 ja 4 momentti siirtyisivät uuden 3 momentin johdosta sellaisenaan uusiksi 4 ja 5 momenteiksi.

Pykälän 1 ja 2 momentissa säädetään liikenteen palveluista annetun lain 13 luvun, jossa säädetään lentomiehien pätevyyksistä ja koulutuksesta, soveltumisesta eräisiin ilma-aluksiin. Liikenteen palveluista annetun lain lukunumerointia on muutettu lailla 1256/2020 1.2.2021 alkaen siten, että vanhan 13 luvun numero on muuttunut 14 luvuksi. Pykälän viittaus liikenteen palveluista annetun lain 13 lukuun päivitetäisiin siten liikenteen palveluista annetun lain lukunumeroinnin muutosta vastaavasti viittaukseksi 14 lukuun.

Pykälän 1 momentin 2 kohtaan tehtäisiin lisäksi lakitekninen korjaus siinä käytettyyn sanamuotoon. Nykyinen sanamuoto ”ilma-alus, jolla on selkeä historiallinen merkitys” viittaa EASA-asetuksen liitteen I kohtaan 1) a) ii). Lain perusteluissa (HE 79/2014 vp) kuitenkin viitataan yleisesti ”historiallisiin ilma-aluksiin”, mikä vastaa liitteen I kohtaa 1) a) kokonaisuudessaan. 9 §:ssä olisi myös tarkoituksenmukaista viitata liitteen I kohdassa 1) a) tarkoitettuihin historiallisiin ilma-aluksiin yleisesti. Pykälän 1 ja 2 momenttiin tehtäisiin lisäksi kielellisiä korjauksia

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi *uusi 3 momentti*. Ehdotetun momentin nojalla miehittämättömään ilma-alusjärjestelmään ei sovellettaisi 3,4 ja 7 luvun säännöksiä vastaavasti kuin 2 momentissa säädetään lukujen soveltamisesta 2 momentissa tarkoitettuihin ilma-aluksiin ja laitteisiin. Miehittämättömiin ilma-alusjärjestelmiin sovellettaisiin kuitenkin liikenteen palveluista annetun lain 14 lukua, minkä johdosta soveltamisalarajauksesta säädettäisiin erillisessä momentissa. Lisäksi miehittämättömien ilma-alusten rekisteröintiin sovellettaisiin 2 luvun menettelysäännöksiä. Miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän määritelmästä säädetään ilmailulain 2 §:ssä.

Miehittämättömään ilmailuun sovelletaan pääosin EASA-asetusta ja sen nojalla annettua miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetusta. Näin ollen miehittämättömään ilmailuun ei, siltä osin kuin toiminnasta on säädetty suoraan sovellettavalla täytäntöönpanoasetuksella, sovelleta ilmailulaissa ilma-aluksista yleisesti säädettyä. Ilmailulain 3–4 ja 7 luvuissa säädetty on tarkoitettu sovellettavaksi ilmailussa miehitetyillä ilma-aluksilla.

EASA-asetusta ei kuitenkaan sovelleta valtion- eikä sotilasilmailuun, ja näin ollen toiminta miehitetyillä ilma-alusjärjestelmillä osana valtion- tai sotilasilmailua kuuluu ilmailulain soveltamisalaan. Ilmailulaissa olisi tarpeen täsmentää lainsäädäntöteknisistä syistä, ettei tällaiseen kansallisen sääntelyn alaan kuuluvaan miehittämättömään ilma-alusjärjestelmään tulisi soveltaa sellaisia kansallisia ilma-alusta koskevia säännöksiä, jotka on tarkoitettu sovellettavaksi miehitetyssä ilmailussa.

10 §. Oikeus ilmailuun Suomen alueella. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi lakitekninen tarkennus siitä, ettei Suomessa ilmailuun käytettävän ilma-aluksen kansalaisuus- ja siten rekisteröintivaatimus koske miehittämättömää valtion ilma-alusta.

Tarkennus vastaa EASA-sääntelyn alaan kuuluvien miehittämättömien ilma-alusten rekisteröintivelvoitetta: miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen nojalla yksittäisiä miehittämättömiä ilma-aluksia ei pääsääntöisesti rekisteröidä. Valtion miehittämättömälle ilmailulle ei ole tarkoituksenmukaista asettaa tätä tiukempaa vaatimusta. Valtion miehittämätön ilmailu ei kuulu EASA-asetuksen soveltamisalaan, joten ilmailulakiin olisi tarpeen tarkentaa nimenomaisesti, ettei valtion ilmailussa käytettävältä miehittämättömältä ilma-alukselta edellytetä rekisteröintiä. Miehitetyistä ilma-aluksista vastaavan vaatimuksen ulkopuolelle on nykyisen 10 §:n nojalla rajattu 9 §:n 2 momentissa tarkoitettut ilma-alukset.

18 §. Rekisteröinnin hakeminen. Pykälään ehdotetaan tehtäväksi lainsäädäntötekhninen korjaus, jolla pykälän sisältöä selvennettäisiin. 18 §:ssä on ilma-aluksen rekisteröintiä haettaessa ilmoitettavien tietojen osalta viitattu kumottuihin ilmailulain 13 §:n 1 ja 2 momenttiin sekä 14 §:n 1 ja 2 momenttiin. Muutoksen seurauksena hakemuksessa ilmoitettavista tiedoista säädettäisiin tyhjentävästi 18 §:ssä.

Nykyisessä ilmailulain 18 §:ssä viitataan ilmailulain 13 ja 14 pykäliin, jotka on kumottu lailla ilmailulain muuttamisesta (320/2018). Ehdotettu 18 §:n muutos ei muuttaisi sitä, mitä tietoja ilma-aluksen rekisteröinnin yhteydessä tulisi ilmoittaa, vaan muutos on luonteeltaan sääntelyä selkeyttävä, jonka pääasiallisena tarkoituksena on korjata nykyisessä ilmailulain 18 §:ssä oleva

virheellinen lakiviittaus. Rekisteröintiä varten ilmoitettavista tiedoista on säädetty vastaavalla tavalla vesikulkuneuvojen ensirekisteröinnin osalta vesiliikennelain (782/2019) 114 §:ssä. Vähimmäisvaatimukset ilma-aluksista rekisteriin kerättävistä tiedoista perustuvat Chicagon yleis-sopimuksen liitteeseen 7 ja tiedot ilma-aluksen omistajasta, haltijasta, käyttäjästä ja näiden mahdollisesta edustajasta ovat tarpeellisia omistajan, haltijan, käyttäjän ja edustajan yksilöimiseksi sekä yhteydenpitoa varten. Ehdotetun 2 momentin 3 kohdan mukaiset tiedot ilma-aluksen käyttäjästä, haltijasta tai mahdollisesta edustajasta tulisi kuitenkin ilmoittaa vain siinä tapauksessa, että ilma-aluksen käyttäjä, haltija tai mahdollinen edustaja on muu kuin 2 momentin 2 kohdan mukainen ilma-aluksen omistaja. Ehdotetun 2 momentin 4 kohdan mukaiset tiedot entisestä omistajasta ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että ilma-aluksen saantoketju on aukoton ilma-alusrekisteriin viimeksi merkittyyn omistajaan asti.

39 §. Lentokelpoisuuden valvonta. Pykälään ehdotetaan tehtäväksi lakitekniisiä korjauksia. Pykälän 1 momentista poistettaisiin viittaus ilma-aluksen katsastamiseen. Nykyään ilma-alusten lentokelpoisuus todetaan lentokelpoisuuden tarkastuksen perusteella, eikä ilma-alusten katsastuksia käytännössä tehdä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää lentokelpoisuuden valvonnassa apunaan myös huolto-organisaatiota. Ilmailulain 40 §:ään ehdotettujen muutosten myötä Liikenne- ja viestintävirasto voisi valtuuttaa lentokelpoisuustarkastajaksi myös huoltotoiminta-asetuksessa tarkoitetun hyväksytyyn huolto-organisaation. Pykälän 3 momentin 1 kohdan käsite ”katsastus” korjattaisiin vastaamaan sekä huoltotoiminta-asetuksessa että ilmailulaissa muutoin käytettyä käsitettä ”lentokelpoisuuden tarkastus”. Lisäksi 3 momentin 2 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarvittaessa tarkempia teknisiä ja menettelyä koskevia määräyksiä myös muiden kuin lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden tekemien lentokelpoisuuden tarkastusten osalta. Ilmailulain 40 §:ään ehdotettujen muutosten myötä lentokelpoisuuden tarkastuksia voisi tehdä myös Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama huolto-organisaatio tai muu koti- tai ulkomainen asiantuntija.

40 §. Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen. Pykälässä säädettäisiin lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämisestä ja uudistamisesta sellaisille ilma-aluksille, jotka kuuluvat ilmailulain 3 luvun soveltamisalaan, eli niin kutsutuille kansallisille ilma-aluksille. Kansallisia ilma-aluksia ovat EASA-asetuksen liitteessä I sekä 2(8) artiklassa tarkoitetut ilma-alukset. Ehdotuksella pyritäisiin yhteensovittamaan kansallisten sekä EASA-sääntelyn alaan kuuluvien ilma-aluksien lentokelpoisuustarkastuksia.

Pykälän 1 momentin mukaan lentokelpoisuuden tarkastustodistuksien myöntämisestä ja uudistamisesta päättäisi valtuutettu lentokelpoisuustarkastaja tekemänsä lentokelpoisuustarkastuksen perusteella. Lentokelpoisuustarkastajat valtuuttaisi ja heidän toimintaansa valvoisi Liikenne- ja viestintävirasto. Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen edellyttäisi nykytilaa vastaavasti, että ilma-alus on tarkastushetkellä lentokelpoinen, eli täyttäisi ilma-alusta koskevan lentokelpoisuustodistuksen tai ilmailuun annetun luvan myöntämisen vaatimukset. Lentokelpoisuustarkastaja toimisi ilmailulain 174 §:n nojalla virkavastuulla suorittaessaan julkisia hallintotehtäviä. Lentokelpoisuuden tarkastustodistusta koskevaan päätökseen voisi hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta ilmailulain 181 §:n mukaisesti. Valtuuttamisesta säädettäisiin 3 momentissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lentokelpoisuuden tarkastamisesta silloin, kun lentokelpoisuustarkastajan toteuttamaa lentokelpoisuustarkastusta ei ole kohtuudella suoritettavissa. Tarkastusta ei olisi kohtuudella suoritettavissa esimerkiksi silloin, jos Suomessa ei olisi lainkaan lentokelpoisuustarkastajaa, joka kykenisi valtuutuksensa nojalla tarkastamaan ilma-aluksen lentokelpoisuuden. Mikäli lentokelpoisuustarkastajan suorittamaa lentokelpoisuustarkastusta ei

olisi kohtuudella suoritettavissa, Liikenne- ja viestintävirasto voisi itse suorittamansa tarkastuksen perusteella myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen, jos ilma-alus täyttää tarkastushetkellä sille asetetut lentokelpoisuustodistuksen tai luvan ilmailuun myöntämisen vaatimukset, taikka myöntää lentokelpoisuustodistuksen tai ilmailulain 38 §:n 2 momentissa tarkoitetun luvan ilmailuun. Säännös vastaisi voimassa olevan 40 §:n 2 momenttia lentokelpoisuustodistuksesta ja 38 §:n 2 momentissa tarkoitettua ilmailuun myönnettyä lupaa Liikenne- ja viestintäviraston suorittaman tarkastuksen perusteella. Samalla säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston viimesijaisesta mahdollisuudesta myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistus.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että 1 momentista poiketen Rajavartiolaitoksen käytössä olevien ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastaisi ja lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäisi tai uudistaisi Liikenne- ja viestintävirasto tai Rajavartiolaitos Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamana. Rajavartiolaitoksen ilma-alukset on varustettu viranomaistoimintaan tarkoitetuilla taktisilla laitteistoilla, joiden ominaisuudet eivät ole kaikilta osin julkisia. Näin ollen ulkopuoliselle lentokelpoisuustarkastajalle ei välttämättä olisi mahdollista luovuttaa kaikkia lentokelpoisuuden tarkastuksen kannalta tarpeellisia tietoja.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin lentokelpoisuustarkastajan valtuuttamisesta. Lentokelpoisuustarkastajaksi voitaisiin valtuuttaa ilmailulain 35 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, huolto-organisaatio tai muu koti- tai ulkomainen asiantuntija, jolla on lentokelpoisuuden tarkastamiseksi tarpeellinen ammattitaito, työvälineet, työtilat, työmenetelmät ja ohjeet. Valtuutuksessa tulisi määritellä ilma-alukset, joiden lentokelpoisuustarkastuksia valtuutuksen nojalla voidaan tehdä. Lentokelpoisuustarkastajan valtuuttamiselle asetettavia vaatimuksia olisi sovellettava yhdenvertaisesti jokaiseen luonnolliseen henkilöön tai oikeushenkilöön, joka valtuutusta hakee. Valtuutus annettaisiin määräajaksi tai toistaiseksi.

Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot voivat tehdä lentokelpoisuustarkastuksia ja Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamina antaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia voimassa olevan 40 §:n nojalla. Muutoksena nykytilaan olisi, että lentokelpoisuuden hallintaorganisaation lisäksi lentokelpoisuustarkastajaksi voitaisiin valtuuttaa myös huoltotoiminta-asetuksessa tarkoitettu hyväksytty huolto-organisaatio tai sellainen koti- tai ulkomainen asiantuntija, joka ei toimisi ilmailulain 35 §:ssä tarkoitettuna lentokelpoisuuden hallintaorganisaationa, mutta muutoin täyttäisi lentokelpoisuustarkastajaksi valtuuttamiselle asetetut vaatimukset ammattitaidosta, työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä ja ohjeista.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin lentokelpoisuustarkastajien valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi valtuuttamiensa lentokelpoisuustarkastajien tarkastustoimintaa. Lentokelpoisuustarkastajien valvontaan sovellettaisiin ilmailulain 14 luvussa säädettyjä hallinnollisia seuraamuksia organisaatiolle myönnetystä luvasta, johon valtuutus rinnastuisi.

Pykälän 6 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat tekniset määräykset lentokelpoisuustarkastajien valtuuttamisesta sekä lentokelpoisuustarkastajalta edellytettävästä ammattitaidosta, työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä ja ohjeista.

44 a §. Melutodistus. Pykälässä säädettäisiin ilma-aluksen melutodistuksesta. Ilma-aluksen melutodistuksella tarkoitettaisiin Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 mukaista ilma-aluksen rekisteröintivaltion myöntämää todistusta ilma-aluksen aiheuttamasta melutasosta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta myöntää ilma-alukselle melutodistus. Melutodistus voitaisiin myöntää Suomessa rekisteröidylle ilma-aluk-

selle. Suomessa rekisteröidyllä ilma-aluksella tarkoitettaisiin Suomessa liikenneasioiden rekisteriin merkittyä ilma-alusta. Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee ja myöntäisi melutodistuksen hakemuksesta. Ilma-aluksen omistaja tai haltija harkitsisi, milloin ilma-aluksen aiheuttama melu on tarpeen osoittaa ja milloin melutodistus on tarpeen hakea. Melutodistus myönnettäisiin vain hakemuksesta. Melutodistuksia ei myönnettäisi viran puolesta rekisteröidylle tai tulevaisuudessa rekisteröitävälle ilma-aluksille.

Melutodistuksen myöntäminen edellyttäisi luotettavaa selvitystä ilma-aluksen aiheuttamasta melutasosta. Selvityksen tulisi vastata luotettavuudeltaan vähintään Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen I, osan II, jakson 1 kohdissa 1.2 ja 1.3 tarkoitettua näyttöä melusta. Luotettava selvityksenä voitaisiin pitää esimerkiksi Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASA:n melutietokannan tietoja, tyyppihyväksymisasiakirjoista tai lentokäsikirjasta löytyviä tietoja taikka ICAO:n kansainvälisten standardien ja suositusten mukaisesti toteutetun melunmittauksen tuloksia. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ilma-aluksen aiheuttaman melutason luotettavasta selvittämisestä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ilma-aluksen omistajan tai haltijan velvollisuudesta uusien melutodistusten, jos ilma-alukseen tehdään meluun vaikuttavia muutostöitä.

Pykälän 3 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvia tarpeellisia tarkempia määräyksiä ilma-aluksen aiheuttaman melutason luotettavasta selvittämisestä ja 2 momentissa tarkoitetuista meluun vaikuttavista muutostöistä sekä melutodistuksen muodosta ja sen sisältämisestä tiedoista.

47 §. Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit. Pykälän 1 momentin 1 kohtaa ehdotetaan tarkennettavaksi niin, että myös huoltohenkilöstön lupakirjojen yhteyteen lisättäisiin maininta niihin liittyvistä kelpuutuksista. Ilma-alusten huoltohenkilöstön lupakirjoissa voi olla kelpuutuksia esimerkiksi tiettyyn ilma-alus- tai moottorityyppiin taikka ilma-alusten rullaamiseen eli siirtämiseen ajamalla lentopaikalla. Pykälän 1 momentin 5 kohta ehdotetaan poistettavan, sillä matkustamomiehistön kelpoisuustodistusta ja matkustamomiehistön terveydentilatodistusta koskevat säännökset on pääosin siirretty ja oltaisiin muiltakin osin siirtämässä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

Lisäksi myönnettävien lupien luetteloon ehdotetaan lisättäväksi uutena 7 kohtana rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus. Radiopuhelimenhoitajan kelpuutus vaaditaan Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön 37 artiklan mukaisesti kaikilta, jotka käyttävät ilma-aluksessa tai maassa olevaa ilmailuradioasemaa.

Kelpuutukset jaetaan kahteen luokkaan, joista yleisen radiopuhelimenhoitajan kelpuutuksen haltija saa hoitaa ilmailun radiopuhelinliikennettä millä tahansa ilma- tai maa-asemalla. Rajoitetun radiopuhelimenhoitajan kelpuutuksen haltija saa hoitaa radiopuhelinliikennettä sellaisilla ilma- ja maa-asemilla, jotka toimivat yksinomaan siirtyvän ilmailuviestipalvelun (*aeronautical mobile service*) tai satelliittipohjaisen siirtyvän ilmailuviestipalvelun (*aeronautical mobile-satellite service*, AMSS) käyttöön varatuilla taajuuksilla, kun lähettimen käyttäminen edellyttää vain yksinkertaisten ulkoisten kytkimien käyttöä. Ilmailuradiota käyttäviltä henkilöiltä, kuten lentomiehistöltä, lennonvarmistushenkilöstöltä, ilma-alusten huoltohenkilöstöltä sekä lentopaikkojen merkinantajilta ja tarvittaessa kunnossapitohenkilöstöltä, vaaditaan rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus. Lentomiehistön osalta asiaa koskevat säännökset sisältyvät liikenteen palveluista annettuun lakiin.

Pykälän 6 kohtaan ehdotetaan tehtäväksi uuden 7 kohdan johdosta tekninen muutos. Kohdan lopussa oleva piste muutetaan puolipisteeksi, sillä kohta ei olisi luettelon viimeinen.

55 §. Ilma-aluksen ja kauko-ohjauspaikan miehistö. Pykälän 1 momentin sanajärjestykseen tehtäisiin kielellinen korjaus, jolla selvennettäisiin säännöksen soveltamista miehittämättömään ilmailuun. 1 momentin ensimmäisen virkkeen mukaan ilma-aluksen tai sen kauko-ohjauspaikan on sitä ilmailuun käytettäessä oltava turvallisesti miehitetty. Nykyisen 1 momentin 2 virkkeen mukaan ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä vastaa kuitenkin vain ilma-aluksen turvallisuudesta miehityksestä. Miehittämättömän ilmailun osalta ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä vastaa kuitenkin kauko-ohjauspaikan turvallisesta miehityksestä. 55 §:n säännökset on saatettu voimaan miehittämättömän ilmailun osalta 1.1.2021 (HE 41/2020 vp).

57 §. Lennon valmistelu ja suorittaminen. Pykälän 2 ja 3 momentteja ehdotetaan muutettavaksi siten, että niiden sanamuoto huomioisi myös ilmoituksenvaraisen toiminnan. Jos kyse ei ole luvanvaraisesta toiminnasta vaan sen osalta riittää viranomaiselle tehtävä ilmoitus, on toiminnan oltava toimijan ilmoituksessaan esittämän mukaista. Näin ollen päällikön olisi ilmoituksenvaraisen toiminnan osalta huolehdittava, että lento toteutetaan myös tehdyn ilmoituksen mukaisesti. Samoin miehistön jäsenen, mukaan lukien kauko-ohjattavan ilma-aluksen ohjauspaikan miehistön ja tähtystäjän, olisi ilmoituksenvaraista toimintaa harjoittaessaan suoritettava ne tehtävät, jotka hänelle on osoitettu toimintaa koskevassa ilmoituksessa, ellei ilma-aluksen päällikkö määrää tehtävien jaosta toisin.

79 a §. Rakentamislupaa koskevan hakemuksen tiedoksianto. Pykälässä säädettäisiin lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamislupaa koskevan hakemuksen vireilletulon tiedoksiannosta julkisella kuulutuksella silloin, kun hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain nojalla ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Säännöksellä täytettäisiin YVA-direktiivin 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan vaatimus lupahakemuksen ilmoittamisesta yleisölle.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi tiedotettava rakentamislupaa koskevan hakemuksen vireilletulosta hallintolain 62 a §:n tarkoittamalla julkisella kuulutuksella. Kuulutus ja kuulutettava asiakirja julkaistaisiin yleisessä tietoverkossa Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä tarpeen vaatiessa asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla Liikenne- ja viestintäviraston päättämällä tavalla. Kuulutus julkaistaisiin virallisessa lehdessä, jos sitä ei voitaisi tietoliikennehäiriöiden tai muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi julkaista verkkosivuilla.

80 §. Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely. Pykälään ehdotetaan uutta 3 ja 4 momenttia, joissa säädettäisiin muistutuksien jättämisestä silloin, kun hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain nojalla ympäristövaikutusten arviointimenettelyä sekä toisen valtion tiedottamisesta hankkeissa, joilla on valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta varata niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, tilaisuus tehdä muistutuksia lupa-asian johdosta sekä velvollisuudesta varata muille tilaisuus ilmaista mielipiteensä hankkeesta. Tilaisuus on varattava ennen rakentamislupa-asian ratkaisemista vaihtoehtojen ollessa avoinna ja mielipiteiden ja muistutusten toimittamiselle tulee olla vähintään 30 päivää aikaa. Aika mielipiteiden ja muistutusten antamiselle alkaa kuulutuksen julkaisemispäivästä. Säännöksellä täytettäisiin YVA-direktiivin 6 artiklan 4 kohdan vastaava vaatimus.

Pykälän 4 momentti sisältäisi viittauksen tulevaan YVA-lain 29 a §:ään. Viittaus tulisi sovellettavaksi silloin, kun olisi kyse sellaisesta lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamislupaa koskevasta hankkeesta, jolla olisi todennäköisesti merkittäviä valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia ja johon on sovellettu YVA-lain 5 luvussa tarkoitettua kansainvälistä menettelyä. Tulevan YVA-lain 29 a §:n mukaan lupahakemus ja sen olennaisia osia koskevat

käännökset toimitettaisiin toiselle Euroopan unionin jäsenvaltiolle, jos tämä olisi ilmoittanut osallistuvansa hankkeen YVA-menettelyyn. Lupahakemuksen olennaisia osia voidaan katsoa olevan ainakin ne osat, joiden perusteella toisen valtion viranomaiset ja ne, joiden oloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa, voivat tunnistaa sen, minkälaisia merkittäviä haitallisia rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia hankkeella voi olla ja miten valtion YVA-menettelyn yhteydessä antamat kommentit on otettu huomioon. Jäsenvaltion velvollisuudesta toista jäsenvaltiota kohtaan hankkeessa, jolla on todennäköisesti merkittäviä valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia, säädetään YVA-direktiivin 7 artiklassa, minkä takia lupahakemuksen toimittamista koskeva velvoite koskisi ainoastaan tilanteita, joissa arviointimenettelyyn on osallistunut toinen Euroopan unionin jäsenvaltio. YVA-lain 38 §:n mukaan lain 29 a §:ssä tarkoitettujen käännösten käännöskuluista vastaa hankkeesta vastaava.

81 a §. *Rakentamislupaa koskeva päätös.* Pykälässä säädettäisiin lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamislupaa koskevan päätöksen sisällöstä silloin, kun hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain nojalla ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Päätöksen sisältöä koskevalla säännöksellä täytettäisiin YVA-direktiivin 8 a artiklan 1 kohdan b alakohdan vaatimus luvan myöntämistä koskevan päätöksen sisällöstä. Hallintopäätöksen sisällöllisistä vähimmäisvaatimuksista säädetään hallintolain 7 luvussa. Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, rakentamisluvan myöntämistä koskevassa päätöksessä olisi selostettava YVA-direktiivin 8 a artiklan 1 kohdan b alakohdan tarkoittamalla tavalla esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi. Lisäksi luvassa tulisi kuvata Liikenne- ja viestintäviraston toimenpiteet ympäristövaikutusten ja edellä kuvattujen ominaisuuksien ja toimenpiteiden seuraamiseksi.

81 b §. *Rakentamislupaa koskevan päätöksen tiedoksianto ja päätöksestä tiedottaminen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamislupaa koskevan päätöksen tiedoksiantamisesta ja tiedottamisesta silloin, kun hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain nojalla ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Säännöksellä täytettäisiin YVA-direktiivin 9 artiklan 1 kohdan vaatimus päätöksestä tiedottamisesta.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava yleisesti tiedoksi rakentamisluvan myöntämistä tai myöntämättä jättämistä koskeva päätös hallintolain 62 a §:n tarkoittamalla julkisella kuulutuksella. Kuulutus ja kuulutettava asiakirja julkaistaisiin yleisessä tietoverkossa Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä tarpeen vaatiessa asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla Liikenne- ja viestintäviraston päättämällä tavalla. Kuulutus julkaistaisiin virallisessa lehdessä, jos sitä ei voitaisi tietoliikennehäiriöiden tai muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi julkaista verkkosivuilla. Kuulutus sekä päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat on pidettävä nähtävillä vähintään muutoksenhauille säädetyn ajan. Rakentamisluvan myöntämistä koskevasta päätöksestä olisi lisäksi ilmoitettava kunnalle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle tie- ja ratasuunnitelmia vastavalla tavalla.

Pykälän 2 momentti sisältäisi viittauksen tulevaan YVA-lain 29 a §:ään. Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuuteen toimittaa rakentamislupaa koskeva päätös ja sen olennaisia osia koskevat käännökset ympäristöministeriölle toiselle valtiolle lähettämiseksi niissä hankkeissa, joilla on valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia, sovellettaisiin YVA-lain 29 a §:ssä säädettyä. Lupapäätöksen olennaisia osia voitaisiin katsoa olevan ainakin ne osat, joiden perusteella toisen valtion viranomaiset ja ne, joiden oloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa, voivat tunnistaa sen, miten arviointiselostus, perusteltu päätelmä ja kansainvälinen kuuleminen on otettu huomioon sekä sen, mitä toimia lupapäätös edellyttää tunnistettujen merkittävien haitallisten rajat ylittävien ympäristövaikutusten välttämiseksi, ehkäisemiseksi, rajoittamiseksi tai poistamiseksi.

YVA-lain 29 a §:n lupapäätöksen toimittamista koskeva velvoite koskisi asiakirjojen toimittamista kaikkiin YVA-menettelyyn osallistuneisiin, myös Euroopan unionin ulkopuolisiin, valtioihin, sillä velvoite lupapäätöksen toimittamisesta perustuu YVA-direktiivin lisäksi YK:n Euroopan talouskomission valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arvioinnin yleissopimukseen (E/ECE/1259, Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context, Espoo Convention). YVA-lain 38 §:n mukaan lain 29 a §:ssä tarkoitettujen käännoisten käännoškuluista vastaa hankkeesta vastaava.

81 c §. Rakentamislupa-asian seuranta. Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta seurata sellaisen lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamislupaa koskevan hankkeen, johon sovelletaan YVA-menettelyä, arvioitujen ja muiden vaikutusten toteutumista. Seurantavelvollisuudesta säätämällä täsmennetään YVA-direktiivin 8 a artiklassa jäsenvaltiolle säädettyjen velvollisuuksien toteutumista ilmailulain soveltamisalaan kuuluvissa hankkeissa, kun hankkeisiin sovelletaan YVA-menettelyä. Liikenne- ja viestintävirasto määrittäisi tarpeelliset seurantatoimenpiteet osana lupa-asian käsittelyä sekä selostaisi kuvauksen seurantatoimenpiteistä rakentamislupaa koskevassa päätöksessä.

88 a §. Valtionavustus lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon. Pykälässä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää valtionavustuksia valtion lentoasemaverkkoyhtiön ulkopuolisten lentopaikkojen toiminta- ja investointimenoihin valtion talousarviossa tarkoitukseen osoitetun määrärahan puitteissa. Valtionavustuksia voitaisiin myöntää sen mukaan kuin valtion talousarviossa on tarkoitukseen osoitettu määrärahaa. Tehtävä siirrettäisiin liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Nykytilaa avustuksien myöntämisessä kuvataan jaksossa 2.6. Ehdotettu muutos toimivaltaisen viranomaisen tehtävien osalta liittyy vuoden 2010 päätökseen tehtävien ja norminannon siirrostä liikenne- ja viestintäministeriöstä hallinnonalan virastoille. Tehtävien siirto liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintävirastolle vahvistaisi ministeriön ja virastojen välisen työnjaon yleisperiaatetta, jonka mukaisesti ministeriö keskittyy strategiseen suunnitteluun ja ohjaukseen ja virastot keskittyvät operatiivisiin tehtäviin. Näihin operatiivisiin tehtäviin kuuluvat myös valtionavustusviranomaisen tehtävät. Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 2 §:n 1 momentin 11 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa valtioneuvoston ja valtionavustustehtäviä. Liikenne- ja viestintävirasto toimii ilmailua koskevissa asioissa valvovana viranomaisena. Viraston riippumattomuus kyseisissä tehtävissä voidaan turvata eriyttämällä sisäisesti valtionavustuksiin liittyvät tehtävät lupaviranomaisen tehtävistä.

Tuki taloudelliseen toimintaan ja investointeihin myönnetään lähtökohtaisesti komission yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen ((EU) 651/2014) 56 a artiklan nojalla. Osa tuista on myönnetty myös de minimis –tukena. Ei-taloudelliseen toimintaan myönnettävä tuki ei ole valtioneuvoston EU-oikeudellisesti arvioiden. Avustuksiin sovelletaan valtionavustuslakia täydentävästi siltä osin kuin asiasta ei ole tarkemmin ryhmäpoikkeusasetuksessa säädetty. Hakuilmoituksessa on annettava tarkat ohjeet avustushakemuksen laatimiseen ryhmäpoikkeusasetuksen edellytykset täyttävällä tavalla.

108 §. Ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoaminen. Ilmailulain 108 §:ssä säädetään ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoamisesta ja kyseisten palveluntarjoajien nimeämisestä. Sääntely perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 550/2004 lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmailussa (jäljempänä *palveluntarjoajien asetusta*), jonka 8 artiklassa säädetään ilmaliikennepalvelun tarjoajien nimeämisestä ja 9 artiklassa sääpalvelun tarjoajien nimeämisestä. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi lainsäädäntötek-

ninen muutos. Käsite ”sääliikennepalvelujen tarjoaja” korjattaisiin suomeksi vastaamaan palveluntarjonta-asetuksessa ja myöhemmin samassa momentissa käytettyä käsitettä ”sääpalvelun tarjoaja”.

110 §. Lentomenetelmät. Voimassaolevan 110 §:n mukaan ilmaliikennepalvelun tarjoaja vastaa lentopaikan lähtö- ja tuloreiteistä sekä lentomenetelmistä lähi- ja lähestymisalueella sekä ilmatilassa, jossa annetaan lentopaikan lentotiedotuspalvelua. Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan on tällä hetkellä nimetty kolme ilmaliikennepalvelun tarjoajaa: Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Seinäjoen lentoasema Oy sekä Mikkelin kaupunki. Näistä kaksi jälkimmäistä tarjoavat ilmaliikennepalvelua paikallisen lentoaseman lentotiedotusvyöhykkeellä. Fintraffic Lennonvarmistus Oy puolestaan on nimetty ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi koko Suomen lentotiedotusalueelle lukuun ottamatta Seinäjoen ja Mikkelin lentopaikkojen lentotiedotusvyöhykkeitä kyseisten lentopaikkojen ilmaliikennepalveluelimen palveluaikoina. Käytännössä vain Fintraffic Lennonvarmistus Oy on laatinut lentomenetelmiä siviili-ilmailun tarpeisiin.

Voimassa olevassa laissa lentomenetelmälle ei ole määritelmää. Tällä ehdotuksella sellainen lisättäisiin 2 §:n uudeksi 26 kohdaksi. Määritelmän mukaan lentomenetelmällä tarkoitetaan joukkoa ennalta määritettyjä lentoliikkeitä, joita ohjaajan on tarkoitus seurata ja jotka on julkaistu sähköisessä, painetussa tai digitaalisessa muodossa tai molemmissa. Lisäksi määritelmän mukaan lentomenetelmä suoritetaan joko mittarilentosääntöjen tai näkölentosääntöjen mukaisesti.

Näkölentosääntöjen mukaisesti suoritettava VFR-lento on suoritettava tietynlaisissa olosuhteissa, joissa näkyvyys on hyvä ja etäisyys pilvistä on riittävä. Mittarilentosääntöjen mukaisesti suoritettava IFR-lento puolestaan suoritetaan ilma-aluksella, jonka on oltava varustettu sellaisin mittarein ja suunnistuslaittein, jotka ovat lennettävällä reitillä tarpeen ja sovellettavan lentotoimintaa koskevan lainsäädännön mukaisia. Näistä vaatimuksista säädetään tarkemmin SERA-asetuksessa.

Voimassa olevan 110 §:n sisältö juontaa vuoden 2005 ilmailulaista (1242/2005). Pykälä on pysynyt vuoden 2005 ilmailulain säätämisen jälkeen sisällöllisesti muuttumattomana. Tuolloin oli siirrytty lennonvarmistuspalvelukysymyksissä ja ilmatilan hallinnassa yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan EU-säädöspaketin (neljä SES-asetusta) myötä EU-sääntelyyn, mutta lentomenetelmäsunnittelua koskevat tarkemmat määräykset vielä puuttuivat. Kansallisen säännöksen tarkoituksena oli varmistaa, että ilmaliikennepalveluntarjoaja vastaisi lentomenetelmistä lähi- ja lähestymisalueella sekä lentotiedotusvyöhykkeellä. Hallituksen esityksen ilmailulaiksi (HE 211/2009 vp, s. 59) mukaan ilmaliikennepalveluntarjoaja vastaa lentomenetelmistä lentoturvallisuutta koskevien operatiivisten vaatimusten puitteissa ja on viime kädessä vastuussa lentomenetelmien turvallisuudesta.

Esityksellä muutettaisiin ilmailulain 110 §:ää, sillä äskettäin on muutettu lentomenetelmiä koskevaa EU-sääntelyä. Jatkossa lentomenetelmäsunnittelupalvelujen tarjoajalta vaaditaan muun muassa tietynlainen hyväksyntätodistus ehdotetun 2 §:n 27 kohdassa tarkoitetun ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen nojalla. Keskeisimpien muutosten soveltaminen alkaa 27.1.2022.

Lentomenetelmien suunnittelua tarjoavia palveluntarjoajia voisi olla jatkossa useita, sillä lentomenetelmiä sekä valvottuun että valvomattomaan ilmatilaan voisi tarjota EU-asetuksissa säädetty ehdot täyttävä sekä toimiluvan saanut toimija. On huomioitava, että myös ulkomainen lentomenetelmäsunnittelupalvelujen tarjoaja voi tarjota lentomenetelmiä Suomessa. Pykälän nykyinen sanamuoto antaa virheellisesti kuvan ilmaliikennepalvelun tarjoajan yksinoikeudesta lentomenetelmien suunnitteluun, minkä johdosta pykälää muutettaisiin kokonaisuudessaan.

Pykälän *1 momentin* ensimmäisen virkkeen mukaan ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen mukaisen hyväksyntätodistuksen saanut lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja vastaisi lentomenetelmistä.

Ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen 6 artiklassa luetellaan palveluntarjoajat, joille on myönnettävä hyväksyntätodistus, ja näihin palveluntarjoajiin kuuluvat myös lentomenetelmäsuunnittelua tarjoavat palveluntarjoajat. Lentomenetelmäsuunnittelusta säädetään asetuksen liitteessä XI (osa ASD). Liite XI on ollut sisällöltään tyhjä, mutta ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen muutosten myötä liite XI muutetaan osaksi FPD, joka saa sisällön koskien lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajille asetettuja erityisvaatimuksia. Lentomenetelmäsuunnittelu edellyttää edellä kuvatusti vastaisuudessa erillistä toimivaltaisen viranomaisen myöntämää hyväksyntätodistusta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi hyväksyntätodistusten myöntämisestä.

Kyseessä on EU-asetusten sisällön toistava informatiivinen säännös, sillä ilmaliikenteen hallintaa koskevassa täytäntöönpanoasetuksessa säädetään lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajasta ja sen tarvitsemasta hyväksyntätodistuksesta. Täytäntöönpanoasetukset ovat suoraan soveltuva sääntelyä. Säännös otettaisiin osaksi pykälää lain selkeyttämiseksi ja ymmärrettävyyden lisäämiseksi.

Pykälän *1 momentin* toisen virkkeen mukaan lentopaikan pitäjä vastaisi siitä, että lentopaikalla käytetty lentomenetelmä on hyväksyntätodistuksen saaneen lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan suunnittelema. Tämä velvollisuus koskisi kaikkia lentopaikkoja Suomessa.

EU-sääntely asettaa vastaavan ja vielä laajemman velvoitteen suoraan velvoittavasti osalle lentopaikoista, sillä komission asetus (EU) 139/2014 lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (jäljempänä *komission asetus (EU) 139/2014*) velvoittaa EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvat lentopaikat huolehtimaan tietyistä lentomenetelmiin liittyvistä velvollisuuksista. EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvat sen 2 artiklan 1 e kohdan mukaisesti perussopimusten soveltamisalueella sijaitsevat lentopaikat, jotka ovat julkisessa käytössä, joilla harjoitetaan kaupallista ilmakuljetusta ja joilla on vähintään 800 metrin pituinen päällystetty mittarikiitotie tai sitä käyttävät vain helikopterit mittarilähestymis- tai -lähtömenetelmiä käyttäen. Nämä kriteerit täyttävät lentopaikat kuuluvat EASA-asetuksen soveltamisalaan ja siten myös komission asetuksen (EU) 139/2014 vaatimukset koskevat niitä. Suomessa EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvia lentopaikkoja on 24, kun taas EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jääviä lentopaikkoja, jotka ovat saaneet kansallisen lentopaikan pitoluvan, on 59 kappaletta. Komission asetuksen (EU) 139/2014 liitteen III luvun C kohdan ADR.OR.C.005 alakohdan b mukaan lentopaikan pitäjän on suoraan tai koordinoimalla järjestelyt tiettyjä palveluja tarjoavien vastuuyksiköiden kanssa varmistettava, että lennonvarmistuspalveluja tarjotaan lentopaikan liikennettä ja toimintaolosuhteita vastaavalla tasolla ja että lentomenetelmät suunnitellaan ja pidetään yllä sovellettavien vaatimusten mukaisesti.

Tämän EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvia lentopaikkoja koskevan komission asetuksen (EU) 139/2014 mukaiset velvoitteet vaativat lentopaikan pitäjältä tietyntäasoista asiantuntemusta ja resursseja arvioida esimerkiksi lentopaikan liikennettä ja toimintaolosuhteita suhteessa lentomenetelmään. Tällaisten velvollisuuksien laajentamista koskemaan kansallisesti kaikkia lentopaikkoja ei voida pitää tarkoituksenmukaisena, vaan ne koetaan tarpeettoman raskaaksi, sillä osa lentopaikoista on pieniä ja vähäliikenteisiä. Lentoturvallisuuden varmistamiseksi ehdotetaan kuitenkin, että kansallisesti säädettäisiin kaikkia lentopaikkoja koskeva velvollisuus huolehtia siitä, että lentopaikan lentomenetelmät ovat hyväksyntätodistuksen saaneen toimijan suunnitteleamia. Säännös asettaisi lentopaikan pitäjän vastuuta koskevan vähimmäistason, minkä

lisäksi EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvilla lentopaikoilla noudatettaisiin komission asetuksen (EU) 139/2014 mukaisia velvollisuuksia.

Komission asetusta (EU) 139/2014 täydentävät EASA:n hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi ja ohjeaineisto (Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM)) toteavat vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta, ettei kolmansien osapuolten käyttäminen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen kuitenkaan vapauta lentopaikan pitäjää sen vastuusta. Lentomenetelmien osalta näyttöä siitä, että menetelmät on hyväksytty sovellettavien vaatimusten mukaisesti, pidetään hyväksyttävänä menettelynä.

Pykälän 1 momentin kolmannen virkkeen mukaan lentopaikan pitäjä vastaisi lentomenetelmien ylläpidosta ja säännöllisestä uudelleentarkastelusta. Säännös vastaisi edellä selostetusti komission asetuksessa (EU) 139/2014 säänneltyä ja olisi EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvien lentopaikan pitäjien osalta informatiivinen säännös. Toisin kuin komission asetus (EU) 139/2014, tämä säännös koskisi kaikkia lentopaikkojen pitäjiä, myös sellaisia, jotka eivät kuulu EASA-asetuksen soveltamisalaan. Vastuun laajentaminen kattamaan kaikki lentopaikat katsotaan kansallisesti oikeustilaa selkeyttäväksi eikä vastuuta pidetä kohtuuttomana pienille lentopaikoille, joihin ei EASA-asetusta kuitenkaan sovellettaisi. Tilanteessa, jossa pienlentopaikka tilaa lentopaikalle lentomenetelmiä toimiluvan saaneelta lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajalta, voidaan pitää tarkoituksenmukaisena, että lentopaikan pitäjä myös huolehtii, että lentomenetelmiä säännöllisesti uudelleen tarkastellaan. Mikäli lentopaikan pitäjällä ei ole tähän tarvittavaa asiantuntemusta, sen olisi huolehdittava asiasta esimerkiksi lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajan kanssa tehtävin sopimuksin.

Pykälän 2 momentin mukaan lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan on lentomenetelmää suunnitellessaan tai uudelleen tarkastellessaan kuultava asianomaista ilmailukennepalvelun tarjoajaa ja lentopaikan pitäjää sekä sotilasilmailuviranomaista. Kuulemisvelvoitteella pyritään saattamaan lentomenetelmää suunnittelevan lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajan tietoon kaikki suunniteltavaan tai uudelleen tarkasteltavaan lentomenetelmään vaikuttavat, käytössä olevat lentomenetelmät. Suomessa ei ole julkista lentomenetelmärekisteriä mutta ilmailukäsikirjassa (AIP) on julkaistu tiettyjä menetelmiä. Kuulemisvelvoitteella pyritään varmistamaan eri lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajien lentomenetelmien yhteentoimivuus. Kuultavaksi ehdotetaan ensinnäkin asianomainen ilmailukennepalvelun tarjoaja. Ilmailukennepalveluntarjoajat (tällä hetkellä käytännössä ainoastaan Fintraffic Lennonvarmistus Oy) ovat voimassa olevan lain mukaisesti suunnitelleet lentomenetelmiä valvottuun ilmatilaan. Lisäksi se tuottaa ostopalveluna Puolustusvoimille lentoasemien mittarilähestymismenetelmiä ja -karttoja.

Toisena kuultavana tahona olisi asianomainen lentopaikan pitäjä. Koska lentopaikan pitäjä vastaa lentomenetelmien ylläpidosta ja säännöllisestä uudelleentarkastelusta, on tarkoituksenmukaista, että sille tarjotaan mahdollisuus lausua suunniteltavasta tai uudelleen tarkasteltavasta menetelmästä. Mikäli lentopaikan pitäjällä ei ole tarvittavaa asiantuntemusta lausunnon antamiseen, voi se esimerkiksi ohjata pyynnön sellaiselle lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajalle, jolta se on menetelmiä lentopaikalle tilannut.

Kolmanneksi kuultaisiin sotilasilmailuviranomaista. Sen lisäksi, että Fintraffic Lennonvarmistus Oy tuottaa Puolustusvoimille lentoasemien mittarilähestymismenetelmiä ja -karttoja, suunnittelee ja tuottaa Ilmavoimat myös itsenäisesti mittarilähestymismenetelmiä ja -karttoja sotilaslentopaikoille. Sotilasilmailuviranomainen on sotilasilmailun turvallisuusviranomainen, ja ilmailulain 7 §:n 16 kohdan mukaan sotilasilmailuviranomainen hyväksyy sotilasilmailun lentomenetelmät.

Lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajalta vaadittavaa hyväksyntätodistusta koskeva sääntely ei velvoita sotilasilmailun toimijoita, eikä sotilasilmailun lentomenetelmiä koskevaa ilmailulain 7 §:n 16 kohtaa ole tarpeen muuttaa. Lentosäännöt perustuvat ICAO:n neuvoston hyväksymään standardiin (niin sanottu Annex 2). ICAO:n lentosäännöt on EU-valtioissa pantu täytäntöön SERA-asetuksella vuonna 2012. SERA-asetus on annettu SES-asetuspakettiin kuuluvan Euroopan parlamentin ja neuvoston yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä annetun asetuksen ((EY) N:o 551/2004) nojalla (jäljempänä *ilmatila-asetus*). SERA-asetuksen 1 artiklassa kuvataan tavoitteeksi vahvistaa yhteiset lentosäännöt sekä lennonvarmistuspalvelua ja -menetelmiä koskevat operatiiviset säännökset, joita sovelletaan ilmatila-asetuksen soveltamisalaan kuuluvaan yleiseen ilmaliikenteeseen. Yleinen ilmaliikenne on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston niin kutsutussa SES-puiteasetuksessa ((EY) N:o 549/2004) siten, että yleisellä ilmaliikenteellä tarkoitetaan siviili-ilma-alusten ja valtion ilma-alusten (kuten sotilas-, tulli- ja poliisikäytössä olevien ilma-alusten) toimintaa, kun kyseinen toiminta toteutetaan ICAO:n menettelyjen mukaisesti. Käytännössä tämä tarkoittaa, että valtionilmailuun ja sotilasilmailuun sovelletaan muun muassa SERA-asetuksen sääntelyä silloin, kun se toimii ICAO-sääntöjen puitteissa. Lisäksi on huomioitava, että Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 4 artiklan mukaan kansallinen turvallisuus on jäsenmaiden yksinomaisessa toimivallassa.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklan 8 ja 9 kohdissa tarkoitetuista jäsenvaltion tehtävistä, jotka liittyvät ilmatilan rakenteiden suunnitteluun sekä lentomenetelmien ylläpitoon ja säännölliseen uudelleentarkasteluun.

Ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklan 8 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on yksilöitävä ilmatilan rakenteiden suunnittelusta vastaavat henkilöt tai organisaatiot ja varmistettava, että nämä henkilöt tai organisaatiot soveltavat kyseisen täytäntöönpanoasetuksen liitteessä XI säädettyjä vaatimuksia. Liitteessä XI säädetyt vaatimukset koskevat esimerkiksi lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan ylläpitämää hallintojärjestelmää, lentomenetelmäsuunnittelussa käytettävää tietojärjestelmää sekä lentomenetelmäsuunnittelijan pätevyyttä. Ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklan 9 kohdan mukaan puolestaan jäsenvaltioiden on varmistettava lentomenetelmien ylläpidosta ja säännöllisestä uudelleentarkastelusta huolehtiminen lentopaikoilla ja ilmatilassa, jotka kuuluvat sen vastuulle. Tätä varten jäsenvaltioiden on yksilöitävä näistä tehtävistä vastaavat henkilöt tai organisaatiot sekä varmistettava, että nämä henkilöt tai organisaatiot täyttävät 6 artiklan a ja k alakohdassa säädetyt vaatimukset, joihin kuuluu ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja ja muita ilmaliikenteen hallinnan verkkotoimintoja koskevia yleisiä vaatimuksia esimerkiksi hyväksyntätodistuksen hakemiseen liittyen sekä erityisesti lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajia koskevia vaatimuksia esimerkiksi lentomenetelmäsuunnittelijan pätevyyteen liittyen.

Pykälän 3 *momentin* toisessa virkkeessä Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin mahdollisuus antaa tarkemmat määräykset lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajia koskevista lentomenetelmien suunnitteluperusteista ottaen huomioon EASA:n ja ICAO:n antaman ohjeistuksen. Velvoite antaa määräyksenantovaltuus tulee suoraan ilmaliikenteen hallintaa koskevasta täytäntöönpanoasetuksesta. Asetuksen liitteen XI osaston B 1 jakson FPD.TR.100 kohdan mukaan lentomenetelmät suunnittelee lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja liitteen lisäyksessä 1 vahvistettujen vaatimusten mukaisesti ja toimivaltaisen viranomaisen määrittämiä suunnittelukriteerejä noudattaen, jotta voidaan varmistaa lentotoiminnan turvallisuus. Suunnittelukriteerien avulla on voitava tarvittaessa määrittää lentomenetelmille asianmukaiset estevarat. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaisi toimivaltaisena viranomaisena suunnittelukriteerit määräyksellään. Suunnittelukriteerit ovat lentomenetelmien suunnitteluun liittyviä teknisiä vaatimuksia, joilla ohjataan lentomenetelmäsuunnittelua turvallisuuden ja menetelmien käytettävyyden varmistamiseksi sekä menetelmien yhteentoimivuuden edistämiseksi.

Määräystä antaessaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi otettava huomioon ICAO:n ja EASA:n lentomenetelmien suunnittelua koskevat ohjeet. Tällaisia ohjeita ovat muun muassa ICAO Doc 8168 (PANS-OPS) Volume II "Construction of Visual and Instrument Flight Procedures" ja ICAO Doc 9905 "Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) Procedure Design Manual". Näihin ohjeisiin viitataan myös EASA:n ohjeaineistossa, joka on julkaistu EASA:n pääjohtajan 2.7.2020 antamalla päätöksellä 2020/008/R ([linkki](#)), tarkemmin ottaen sen VII liitteen AMC1 FPD.TR.100 kohdassa ([linkki](#)). Näiden ohjeiden mukaisia suunnittelukriteerejä noudatetaan Suomessa pääsääntöisesti jo tällä hetkellä. Suomessa, kuten muissakin maissa on kuitenkin käytössä eräitä kansallisiin tarpeisiin liittyviä ohjeista poikkeavia järjestelyjä, jotka on saatettu ICAO:lle tiedoksi ja julkaistu ilmailukäsikirjassa. Ilmaliikenteen hallintaa koskevassa täytäntöönpanoasetuksessa käytetään termiä suunnittelukriteeri, mutta lakiteknisistä syistä ilmailulain säännöksessä käytettäisiin termiä suunnitteluperuste, jolla kuitenkin tarkoitettaisiin asetuksessa tarkoitettua suunnittelukriteerin käsitettä. Koska kyseessä olisi määräys, siihen ei olisi muutoksenhakuoikeutta.

111 §. Lennonvarmistuspalvelun maksut. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin vastaamaan EU-sääntelyssä tapahtuneita muutoksia. Ilmailulain 111 §:n 2 momentissa säädetään, että Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa lennonvarmistuspalvelun maksut Euroopan komission antaman hyväksynnän jälkeen. Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/317 yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 390/2013 ja (EU) N:o 391/2013 kumoamisesta on kuitenkin johtanut siihen, että komission hyväksynnälle asetettu neljän kuukauden aikaraja on poistunut. Komission hyväksyntä saattaa siten tulla vasta seuraavan vuoden aikana, eli lennonvarmistusmaksujen vahvistamisen jälkeen. Tästä syystä ilmaisu "komission hyväksynnän jälkeen" ehdotetaan muutettavan muotoon "komission näkemykset huomioon ottaen". Mikäli komission näkemyksiä ei ole saatu riittävän ajoissa, voitaisiin lennonvarmistusmaksut siis hyväksyä ennen komission hyväksyntää. Tällöin maksuja olisi kuitenkin tarvittaessa muutettava myöhemmin, kun komission näkemykset ovat käytettävissä.

112 §. Lennonvarmistuspalvelujen ylläpitäminen, järjestäminen ja kehittäminen. Ilmailulain 112 §:ssä säädetään ilmaliikennepalvelun tarjoajan velvollisuudesta ylläpitää, järjestää ja kehittää tarjoamiaan lennonvarmistuspalveluja ilmatilan lohkoissa siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten. Pykälän otsikkoon tehtäisiin kieliasua selkeyttävä muutos. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi pykälän 1 ja 2 momenttia.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan myös lentoasemaverkosta ja -maksuista annetun lain (2011/210, jäljempänä *lentoasemaverkkolaki*) 3 §:n 3 momentissa tarkoitettu lentoasemaverkkoyhtiö velvoitettaisiin huolehtimaan omistamiensa tai hallinnoimiensa lennonvarmistuksessa tarvittavien laitteiden ja järjestelmien ylläpitämisestä, järjestämisestä ja kehittämisestä siviili-ilmailua, valtion ilmailua ja sotilasilmailua varten yhteistyössä ilmaliikennepalvelun tarjoajan kanssa. Teknisenä muutoksena korjattaisiin momentin kieliasua siten, että ilmaisu "siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten" muutetaan muotoon "siviili-ilmailua, valtion ilmailua ja sotilasilmailua varten", sillä sana "tarve" on aiheuttanut epäselvyyttä siitä, minkälaisiin tarpeisiin sillä viitataan. Muutos on kuitenkin ainoastaan säännöstä selkeyttävä eikä sillä ole tarkoitus muuttaa säännöksen sisällön nykyistä tulkintaa tältä osin. Lentoasemaverkkolain 3 §:n 3 momentin mukaan lentoasemaverkkoyhtiöllä tarkoitetaan sellaista valtion kokonaan omistamaa osakeyhtiötä, joka toimii lentoaseman pitäjänä ja jonka tehtävänä on huolehtia tässä laissa tarkoitettusta lentoasemaverkosta. Käytännössä määritelmä tarkoittaa nykyisin Finavia Oyj:tä, joka on Suomen valtion kokonaan omistama julkinen osakeyhtiö eli valtionyhtiö, joka ylläpitää ja kehittää omistamiensa 21 lentoasemaa. Lentoasemien ja lennonvarmistuspalveluiden tarjoamisen historia Suomessa on moninainen. Alun perin ne olivat

valtion viraston tehtäviä. Kansainvälisen yksityistämiskehityksen myötä myös Suomen ilmailuhallinnon rahoitus haluttiin erottaa valtion budjetista ja Ilmailuhallitus muuttui liikelaitokseksi vuonna 1991. Ilmailulaitos otti käyttöön uuden nimen Finavia vuonna 2006 ja sen rooli liiketoimintaa harjoittavana organisaationa korostui entisestään. Finavia Oyj perustettiin 1.1.2010, kun Ilmailulaitoksen liiketoiminnot siirrettiin kokonaan valtion omistamalle yhtiölle. Uusin merkittävä muutos tapahtui 1.4.2017, kun lennonvarmistus- ja lennonjohtopalvelut eriytettiin omaksi yhtiökseen, Air Navigation Services Finland Oy:ksi, joka vaihtoi nimensä Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ksi 31.12.2020. Tuolloin lentoasemaverkkoyhtiö Finavia Oyj:n tehtäväksi jäi lentoasemien ylläpitäminen ja kehittäminen. Yhtiöjärjestelyissä lennonvarmistukseen käytettäviä laitteita jäi kuitenkin Finavia Oyj:n, joka ei ole ilmaliikennepalvelun tarjoaja, omistukseen. Fintraffic Lennonvarmistus Oy vuokraa näitä laitteita ja niihin liittyviä tiloja Finavia Oyj:ltä lennonvarmistuksen järjestämiseksi.

Muutoksella pyritäisiin siihen, että pykälän sisältö vastaisi lennonvarmistuksen järjestämisen tosiasiallista tilaa yhtiöjärjestelyiden jälkeen. Lisäksi muutoksella varmistettaisiin se, että lentoasemaverkkoyhtiö olisi velvoitettu ylläpitämään ja kehittämään sellaisia lennonvarmistukseen käytettäviä laitteita ja järjestelmiä, joiden käyttö loppuu tai voi loppua siviili-ilmailussa aikaisemmin kuin valtion ilmailussa tai sotilasilmailussa. On nähtävissä, että siviili-ilmailu on siirtymässä uudenlaisiin laitteisiin ja järjestelmiin, kun taas valtion ilmailu sekä sotilasilmailu käyttävät nykyisiä laitteita ja järjestelmiä vähintään varajärjestelminä pidempään.

Esitetyllä muutoksella varmistettaisiinkin valtion- tai sotilasilmailun tarvitsemien lennonvarmistuspalveluiden laitteiden ja järjestelmien ylläpito ja kehittäminen siitä riippumatta, omistaako lennonvarmistukseen käytettävät laitteet tai järjestelmät ilmaliikennepalvelun tarjoaja vai lentoasemaverkkolaisa tarkoitettu lentoasemaverkkoyhtiö. Finavia Oyj:lle on jo nykyisin säädetty monenlaisia velvoitteita valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeisiin vastaamisesta. Esimerkiksi lentoasemaverkkolain 4 §:ssä velvoitetaan lentoasemaverkkoyhtiö ylläpitämään, järjestämään ja kehittämään lentoasemaverkkoa ja -palveluita siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten.

Pykälän *1 momentin* viimeisen virkkeen mukaan valtion ilmailulle ja sotilasilmailulle järjestettävistä palveluista ja niiden hinnoittelusta sovitaan tarkemmin ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja valtion ilmailun sekä sotilasilmailun edustajien välillä. Lentoasemaverkkoyhtiö ehdotetaan liittävänsä niiden tahojen joukkoon, jotka sopivat järjestettävistä palveluista ja niiden hinnoittelusta. Muutoksella varmistettaisiin, että myös lentoasemaverkkoyhtiö tulee edustetuksi mainituista asioista sovittaessa.

Pykälän *1 momentin* muutoksen johdosta tehtäisiin pykälän 2 momentin 3 kohtaan tekninen muutos, jossa säännöksen kieliasu yhdenmukaistetaan 1 momentin kieliasun kanssa. Voimassa oleva sanamuoto ”joita käyttävät ainoastaan valtion ilma-alukset ja sotilasilma-alukset” muutetaan muotoon ”joita ylläpidetään, järjestetään ja kehitetään ainoastaan valtion ilmailua ja sotilasilmailua varten”.

138 §. Vakuutukset. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lakitekkinen korjaus. Lisäksi pykälään liittäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin ilmailun vakuutusasetuksen 8 artiklan mukaisten jäsenvaltion tehtävien osalta toimivaltaisesta viranomaisesta.

Pykälän *1 momentin* viittaus EU-säätelyyn päivitetäisiin vastaamaan EU-säätelyssä tapahtuneita muutoksia. 1 momentissa viitataan lennonvarmistuspalvelun tarjoamisen osalta komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) N:o 1035/2011. Kyseinen täytäntöönpanoasetus on sittemmin kumottu 2 §:n 27 kohdassa tarkoitettulla ilmaliikenteen hallintaa koskevalla täytäntöönpanoasetuksella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ilmailun vakuutusasetuksen 8 artiklan mukaisista jäsenvaltion tehtävistä. Ilmailun vakuutusasetuksen 8 artiklassa säädetään asetuksen noudattamisen valvonnasta ja seuraamuksista. 8 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että lentoliikenteen harjoittajat ja ilma-alusten käyttäjät noudattavat asetusta. 8 artiklan 2 ja 3 kohtien mukaan jäsenvaltio voi tarvittaessa pyytää lentoliikenteen harjoittajalta, ilma-aluksen käyttäjältä tai asianomaiselta vakuuttajalta todisteita vakuutusvaatimusten noudattamisesta. Mikäli vakuutusvaatimuksia ei ole noudatettu, jäsenvaltio voi kieltää ilma-alusta laskeutumasta jäsenvaltion alueelle (8 artiklan 6 kohta) tai peruuttaa lentoliikenteen harjoittajan liikenneluvan (8 artiklan 5 kohta). Jos jäsenvaltio ei pidä ilmailun vakuutusasetuksen edellytyksiä täyttyneinä, se ei myöskään saa päästää ilma-alusta lähtemään ennen kuin asianomainen lentoliikenteen harjoittaja tai ilma-aluksen käyttäjä on esittänyt näyttöä riittävästä vakuutusturvasta (8 artiklan 7 kohta).

141 §. *Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi.* Pykälän 1 momentin 2 kohtaa ehdotetaan tarkennettavaksi niin, että myös huoltohenkilöstön lupakirjojen yhteyteen lisätään maininta niihin liittyvistä kelpuutuksista. Ilma-alusten huoltohenkilöstön lupakirjoissa voi olla kelpuutuksia esimerkiksi tiettyyn ilma-alus- tai moottorityyppiin taikka ilma-alusten rullaamiseen eli siirtämiseen ajamalla lentopaikalla. Lisäksi mahdollisten seuraamustoimenpiteiden kohteena olevien henkilöiden luetteloon ehdotetaan lisättäväksi uutena 11 kohtana henkilöt, joilla on rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuus.

Radiopuhelimenhoitajan kelpuus vaaditaan Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön 37 artiklan mukaisesti kaikilta, jotka käyttävät ilma-aluksessa tai maassa olevaa ilmailuradioasemaa, siten kuin ilmailulain 47 §:n muutosehdotuksen yksityiskohtaisissa perusteluissa tarkemmin selostetaan. Ilmailuradiota käyttävät myös sellaiset henkilöt, joilla ei ole ilmailulupakirjaa. Näitä ovat esimerkiksi lentoaseman lähtöporteilla työskentelevät henkilöt, jotka pitävät ilmailuradiolla yhteyttä saapuvan tai lähtevän lentokoneen miehistöön.

Pykälän 1 momentin 9 ja 10 kohtaan tehtäisiin lakitekniisiä muutoksia.

146 §. *Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi ehdotetussa 40 §:ssä tarkoitettu Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama lentokelpoisuustarkastaja, maahuolintapalvelujen tarjoaja sekä ehdotetussa 110 §:ssä tarkoitettu lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoaja. Samalla korjattaisiin virheellinen kohtanumerointi.

Lentokelpoisuustarkastajien valvontaan sovellettaisiin ehdotetun 40 §:n nojalla ilmailulain 14 luvussa säädettyjä hallinnollisia seuraamuksia organisaatiolle myönnetystä luvasta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi valtuuttamiensa lentokelpoisuustarkastajien valvonnassa ryhtyä tarvittaessa valtuutuksen osalta 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin.

Maahuolintapalvelujen tarjoajat vastaavat oman toimintansa turvallisuudesta. Maahuolintapalvelujen tarjoajien on käsiteltävä turvallisuudenhallintajärjestelmässään itse tunnistamansa sekä Suomen ilmailun riskienhallinnassa tunnistetut toimintaansa koskevat uhat, arvioitava niihin liittyvät riskit sekä tarvittaessa toteutettava toimenpiteet riskien pienentämiseksi. Liikenne- ja viestintäviraston sekä maahuolinnan toimijoiden on käsiteltävä, dokumentoitava ja toteutettava Suomen ilmailun turvallisuussuunnitelman toimenpiteet heitä koskevin osin. Liikenne- ja viestintävirasto arvioi osana omaa valvontatyötään, miten toimijat ovat käsitelleet Suomen ilmailun turvallisuussuunnitelmassa kuvatut toimenpiteet ja toimijaa koskevat uhat omassa turvallisuudenhallinnassaan. Tästä syystä olisi perusteltua, että ilmailulain 147–149 §:ssä säädetty hallinnolliset seuraamukset ovat käytettävissä valvonnan toteuttamiseksi ja sen myötä maahuolinnan turvallisuuden varmistamiseksi.

Ehdotetussa 110 §:ssä tarkoitetuilta lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajilta vaadittaisiin jatkossa ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen mukainen hyväksyntätodistus, ja Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajia koskevista lentomenetelmien suunnitteluperusteista. Lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajat olisi perusteltua lisätä 146 §:n luetteloon, jotta 147–149 §:ssä säädetty hallinnolliset seuraamukset olisivat Liikenne- ja viestintäviraston käytettävissä lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajien toiminnan valvonnan toteuttamiseksi.

148 §. *Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen sekä luvassa tai ilmoituksessa tarkoitetun toiminnan kieltäminen ja rajoittaminen.* Pykälän 1 momentin 5 kohta ehdotetaan kumottavan ja siirrettävän liikenteen palveluista annetun lain 242 §:n 2 momenttiin. Liikennöintilupia koskeva sääntely on siirretty liikenteen palveluista annettuun lakiin.

150 §. *Lentotoimintaluvan, lentoluvan tai liikennöintiluvan raukeaminen.* Pykälä kumottaisiin lainsäädäntöteknisistä syistä tarpeettomana ja voimassa olevan sääntelyn kanssa päällekkäisenä. Liikenteen palveluista annetun lain II-vaiheessa (HE 145/2017 vp) siirrettiin luvanvaraista lentotoimintaa koskevaa sääntelyä ilmailulaista liikenteen palveluista annettuun lakiin. Liikenteen palveluista annetun lain 251 §:ssä säädetään liikennöintilupien raukeamisesta ilmailulain 150 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa. Koska luvanvaraista lentotoimintaa koskeva sääntely on nykyisin liikenteen palveluista annetussa laissa, siirrettäisiin 150 §:n sisältö myös muilta osin liikenteen palveluista annetun lain 251 §:ään. Lentotoimintalupaa koskevat vuoden 2009 ilmailulain 68 ja 69 §:t on pääosin kumottu nykyistä ilmailulakia säädettäessä ja ehdotetaan tällä esityksellä kumottavaksi siltä osin, kuin ne ovat voimassa. Lentotoimintaluvasta säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa säädöksissä.

152 §. *Ammattitaidon ylläpitäminen.* Pykälän 2 momentissa säädetään poikkeuksesta hallintolain palvelussuhdejäävyyttä koskevaan säännökseen. Pykälässä säädetyn nykyisen poikkeuksen laaan lisättäisiin lentoa simuloivien koulutuslaitteiden (FSTD-laite) arviointimenettely.

FSTD-laitteiden vuotuinen teknisluonteinen tarkastus kuuluu Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisiin tehtäviin. Tarkastuksen suorittaa aina kaksi viranomaisen edustajaa, joista toinen on tekninen tarkastaja ja toinen on lentävä tarkastaja, jolla tulee olla ilma-alustyyppikohtaisesti riittävä pätevyys ja osaaminen arviointimenettelyä varten. Suurten ilma-alustyyppien osalta lentävän tarkastajan riittävän kelpoisuuden ylläpitäminen edellyttää voimassaolevaa ammattilentäjän lupakirjaa ja muita kelpuutuksia, joita Liikenne- ja viestintäviraston työntekijöillä ei käytännössä ole. Riittävät kelpuutukset omaavat henkilöt ovat tyypillisesti hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettuissa palvelussuhteissa ja siten esteellisiä toimimaan tarkastajina, koska tämä on ainoa keino ylläpitää tehtävässä edellytettyä ammatillista pätevyyttä. Liikenne- ja viestintävirastolla on ollut haasteita löytää tarkastustehtäviin henkilöitä, joilla on riittävät pätevyydet ja osaaminen ja jotka eivät olisi esteellisiä hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettulla tavalla. Vastaavasti vaihtoehtoisia keinoja viranomaistehtävän suorittamiseksi ei ole tunnistettu. Tästä johtuen on katsottu tarpeelliseksi esittää olemassa olevan poikkeuksen ulottamista myös FSTD-laitteiden arviointimenettelyyn. Poikkeus olisi edellä esitetyllä tavalla rajattu vain FSTD-laitteiden arviointimenettelyn suorittamiseen ja vain menettelyyn osallistuvaan lentävään tarkastajaan. Tarkastamisessa ei täten pääsisi syntymään tilannetta, jossa molemmat tarkastajat olisivat esteellisiä, sillä menettelyyn osallistuvista kahdesta tarkastajasta toiseen ei kohdistu vastaavaa ammatillisen osaamisen vaatimusta eikä siten perustetta osallistua tarkastukseen palvelussuhdejäävinä. Poikkeamiselle olisi hyväksyttävä peruste, sillä se olisi tarpeellista laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi, eikä vaihtoehtoista keinoa ole käytettävissä. Lisäksi pykälään tehtäisiin lakitekkinen korjaus.

153 §. Viranomaisen tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi maininta tietojen antamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle ilmailun poikkeustilanteiden tutkintaa varten. Lisäksi 1 momenttiin tehtäisiin kielellinen korjaus. Pykälään ehdotetaan myös lisättäväksi uusi 7 momentti etsintä- ja pelastuspalvelusta huolehtivan ilmaliikennepalvelun tarjoajan tiedonsaantioikeudesta.

Pykälän 1 momentin johdantokappale rajaa Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeuden vain ilmailutoiminnan valvontaan. Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa kuitenkin myös ilmailun poikkeustilanteiden tutkintaa, jota varten on myös tarpeen saada momentissa tarkoitettuja tietoja. Tästä syystä 153 §:n 1 momentin johdantokappaleeseen ehdotetaan lisättäväksi maininta tiedonsaannista myös poikkeustilanteiden tutkintaa varten.

Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta huolehtiminen on säädetty ilmailulain 121 §:llä valtioneuvoston nimittämälle ilmaliikennepalvelun tarjoajalle. Toiminnassa on kyse julkisesta hallintotehtävästä, joka on siirretty yksityiselle. Etsintä- ja pelastuspalvelusta vastaa valtioneuvoston nimeämä ilmaliikennepalvelun tarjoaja, joka ei ole viranomainen.

Ilmailulaissa ei ole toistaiseksi otettu kantaa tehtävää suorittavan tiedonsaantioikeuteen. Etsintä- ja pelastuspalvelun suorittamiseksi on kuitenkin välttämätöntä, että tehtävää suorittava voi saada tehtävän suorittamiseksi olennaisia tietoja muilta pelastusviranomaisilta. Tällaisia tietoja voivat olla tehtävästä riippuen esimerkiksi etsinnän kohteen sijainti- tai lokitiedot taikka tieto toisten viranomaisten toiminnasta.

Pelastuslain (379/2011) 46 §:n 2 momentin 8 kohdan d alakohdassa säädetään liikennealan toimijoiden roolista ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelussa. Pelastuspalvelun viranomaisviestinnässä käytetään järjestelmiä, joiden käyttäjillä on oltava näihin järjestelmiin pääsy ja oikeus siellä liikkuvan tietoon. Tällä hetkellä ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelussa joudutaan turvautumaan esimerkiksi poliisin apuun etsintä- tai pelastustehtävään liittyvässä viestinnässä, mitä ei voida pitää hyvänä ratkaisuna ottaen huomioon, että etsintä- ja pelastustehtävät ovat aikakriittisiä.

Edellä kuvatuista syistä johtuen ehdotetaan, että ilmailulain nojalla etsintä- ja pelastuspalvelusta huolehtivaksi nimetyllä olisi oikeus saada salassapitosäännösten estämättä etsintä- ja pelastuspalvelun toteuttamiseksi välttämättömät tiedot Liikenne- ja viestintävirastolta, poliisilta ja pelastustoimintaan osallistuvilta viranomaisilta. Tietoja saadaan käyttää vain etsintä- ja pelastuspalvelun toteuttamisessa. Samalla ehdotetaan muutettavaksi ilmailulain 174 §:ää, jotta myös etsintä- ja pelastuspalvelua hoitavan virka- ja vahingonkorvausvastuusta säädettäisiin laissa, mikä on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä katsottu tarpeelliseksi julkista hallinto-tehtävää yksityiselle siirrettäessä. Ehdotetuissa muutoksissa on ennen kaikkea kyse siitä, että ilmaliikennepalvelun tarjoaja voi huolehtia lailla säädetyn tehtävän hoitamisesta asianmukaisesti.

156 §. Miehistökortti. Miehistökortilla tarkoitetaan lentoyhtiöiden palveluksessa olevalle ohjaamo- ja matkustamohenkilökunnalle myönnettävää todistusta, joka helpottaa liikkumista ICAO:n jäsenvaltioiden lentokentillä. Liikenteen palveluista annetun lain II-vaiheen yhteydessä lentomiehistöä koskevat säännökset on pääasiassa siirretty ilmailulaista liikenteen palveluista annetun lain nykyiseen 14 lukuun (HE 145/2017 vp). Tässä yhteydessä miehistökorttia koskeva säännös on jäänyt ilmailulakiin, vaikka lentomiehistöstä pääosin säädetään muutoin liikenteen palveluista annetun lain 14 luvussa. Sääntelyn selkeyttämiseksi säännös siirrettäisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin uudeksi 133 a §:ksi ja kumottaisiin ilmailulaista.

166 §. Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syyistä. Pykälän 1 momentin 2 kohtaa täydennettäisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi kieltää lennon ja estää ilma-aluksen lähdön, jos EU:n turva-asetuksen ja sen täytäntöönpanoasetuksen nojalla annettuja määräyksiä ei olisi noudatettu. Yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 300/2008 on viitattu jo ilmailulain 3 §:n 1 momentin 2 kohdassa, jossa se on lyhennetty muotoon ”turva-asetus.” Muutoksella varmistettaisiin osaltaan suoraan soveltuvan ilmailun turvaamista koskevan sääntelyn täytäntöönpano. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi muun muassa toimivalta estää ilma-aluksen lähtö, jos on epäselvää, onko turva-asetuksen 3 artiklan 30 kohdassa tarkoitettu turvaetsintä suoritettu asianmukaisesti. Ilma-aluksen turvaetsinnän syynä on täytäntöönpanoasetuksen liitteessä olevan 3.1 kohdan mukaan epäily siitä, että ilma-alukseen on voinut päästä asiattomia henkilöitä. Käytännössä turvaetsintöjä kuitenkin suoritetaan sekä lentoaseman kriittisillä alueilla, että ilma-aluksissa rutiininomaisesti varsinkin EU:n ulkopuolisista maista saapuvien lentojen yhteydessä ilman erityistä epäilyä. Turvaetsintä on velvoite, josta on huolehdittava ennen ilma-aluksen lähtöä.

Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuudesta olisi asianmukaista säätää selväsanaisesti ilmailulain 166 §:ssä. Aiheellinen epäily EU-perusteisesta ilmailun turvaamiseen liittyvän lähdön edellytyksen puuttumisesta oikeuttaisi Liikenne- ja viestintäviraston viime kädessä puuttumaan ilma-aluksen lähtöön. Lennon estämistoimenpiteellä olisi merkittävä vaikutus ilmailun sujuvuuteen ja tarkoitus olisi, ettei viranomainen käyttäisi sitä muissa kuin sellaisissa tapauksissa, joissa lähdön edellytyksien puuttumisesta on käsillä perusteltu epäily. Aiheellisen epäilyn tulisi perustua Liikenne- ja viestintäviraston virkamiesten itsensä tekemiin havaintoihin.

169 a §. Miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointi. Pykälällä säädettäisiin miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnoinnista. Lentoaseman pitäjät ja ilmaliikennepalvelun tarjoajat voisivat käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen lennätukseen liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän yksilöimiseksi ja sen sijainnin määrittämiseksi. Toimivaltuus olisi käytettävissä miehittämättömän ilma-aluksen aiheuttamaan uhkaan varautumiseksi ja uhkan tehokkaan torjumisen mahdollistamiseksi silloin, kun miehittämätön ilma-alus saapuu oikeudettomasti joko 11 a §:n 2 kohdan nojalla perustetulle UAS-ilmatilavyöhykkeelle tai ilmatilaan, jossa tarjotaan ilmaliikennepalvelua. Ehdotettu pykälä koskisi erityissäännöksenä vain miehittämätöntä ilmailua.

Pykälässä käytetään termiä ”miehittämätön ilma-alusjärjestelmä”, jonka määritelmä on voimassaolevan lain määritelmiä koskevan 2 §:n 22 kohdassa. Määritelmän mukaan miehittämättömällä ilma-alusjärjestelmällä tarkoitetaan miehittämätöntä ilma-alusta ja sen kauko-ohjaukseen tarvittavaa laitteistoa. Termi on yhdenmukainen myös miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen termistön kanssa. Miehittämättömien ilma-alusten havainnoinnista ja kulkuun puuttumisesta on säädetty ydinenergialain 7 v §:ssä ja rajavartiolain 38 a §:ssä. Niissä käytetään termiä ”miehittämättömän ilma-aluksen kokonaisjärjestelmä”. Ehdotetussa pykälässä käytettäisiin siten voimassa olevista säädöksistä poikkeavaa terminologiaa, jotta ilmailulain käsitteistö olisi yhdenmukainen miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen kanssa. Tällä terminologisella valinnalla ei ole kuitenkaan tarkoitus säätää käsitettä ydinenergialain ja rajavartiolain säännöksiä käsitettä suppeammaksi, ja tarkoituksena on, että havainnointi voisi tässäkin tapauksessa kohdistua ilma-aluksen ohella myös ohjaajan ja ohjaajan paikantamiseen.

Lentoaseman pitäjälle, kuten lentoasemaverkoston puitteissa toimivalle Finavia Oyj:lle, ehdotettu toimivaltuus perustuisi sille säädettyihin turvallisuustehtäviin. Turvallisuustehtävistä toimivaltuus liittyisi erityisesti ilmailulain 99 §:ssä säädettyjen ilmailun ulkoista uhkaa vastaan

turvaamista koskevien toimenpiteiden täytäntöönpanoon. Ilmaliikennepalvelun tarjoaja puolestaan voisi hyödyntää ehdotettua toimivaltuutta sille säädettyjen tehtävien mukaisesti ennen muuta lentoturvallisuuden varmistamiseksi.

Toimivaltuuden johdosta edellä mainitut tahot voisivat paikantaa miehittämättömän ilma-aluksen ohjaimen tai ohjaajan silloin, kun alusta ohjataan kauko-ohjauslaitteella, ja pyytää poliisia puuttumaan oikeudettomaan lennättämiseen sen aiheuttamaan uhkaan varautumiseksi ja torjumiseksi. Säännöksen ei ole tarkoitus luoda mainituille toimijoille velvollisuutta havainnointitoimivallan käyttöönottoon vaan mahdollistaa tällaisten laitteiden käyttäminen, mikäli niitä toimijoilla on.

Alueellisesti toimivaltuus olisi rajattu. Toimivaltuus olisi kohdistettu ensinnäkin ilmailulain 11 a §:n 2 kohdan nojalla perustetulle UAS-ilmatilavyöhykkeelle, joka vastaa aiemmin määräyksessä asetettuja lentopaikkojen ja lähialueiden suojavyöhykkeitä. Tältä osin toimivaltuudella voitaisiin viestinnän luottamuksellisuuden estämättä havainnoida lentoaseman suojaksi perustetulle vyöhykkeelle oikeudettomasti saapuvan ilma-aluksen kulkua sen aiheuttamaan uhkaan varautumiseksi ja uhkan tehokkaan torjumisen mahdollistamiseksi.

Toiseksi toimivaltuus olisi kohdistettu ilmatilaan, jossa tarjotaan ilmaliikennepalvelua. Valvotussa ilmatilassa tarjotaan ilmaliikennepalvelua törmäysten välttämiseksi ilma-alusten kesken sekä ilma-alusten ja esteiden välillä, sekä ilmaliikennevirtojen sujuvuuden edistämiseksi ja ylläpitämiseksi. Tältä osin toimivaltuus kattaisi tilanteet, joissa miehittämättömä ilma-alusta lennätettäisiin oikeudettomasti niin korkealla, että se aiheuttaisi uhkaa valvotussa ilmatilassa liikkuville miehitetuille ilma-aluksille. EU:n miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen nojalla miehittämättömiä ilma-aluksia voidaan tyypillisesti lennättää alle 120 metrin korkeudessa. Toimivaltuus soveltuisi tilanteisiin, joissa tämä korkeus ylitettäisiin oikeudettomasti. Esitetyn havainnointitoimivaltuuden viestinnän luottamuksellisuuden suojaan liittyvää perusoikeuspunnintaa on tarkasteltu jaksossa 12.

Säännöksessä tarkoitettulla radiosignaalin käsittelyllä viitataan muun muassa radiosignaalin salauksen purkamiseen tai signaalin havainnoimiseen useammasta pisteestä miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän sijainnin määrittämiseksi. Kauko-ohjaussignaalin muu kuin sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 136 §:n mukainen tilastollinen käsittely edellyttää lakiin kirjattua toimivaltuutta, koska viestintä on luonteeltaan yksityistä. Esitetyssä säännöksessä käytetty sanamuoto "lennätykseen liittyvä radioviestintä" on tarkoituksellisesti laiveampi kuin pelkkä kauko-ohjaukseen liittyvä viestintä, jotta toimivaltuus kattaisi myös etätunnistusjärjestelmän puitteissa miehittämättömän ilma-aluksen itsensä lähettämän, yleisesti vastaanotettavissa olevan tunnistussignaalin. Toimivaltuuden haltija voisi näiltä osin hyödyntää yleisesti saatavilla olevia sovelluksia tehokkaampia havainnointivälineitä, ja mahdollisesti yhdistää erilaisia signaalihavaintoja yleisesti saatavilla olevaa yksilöintitietoja monipuolisemmaksi tilannekuva vaksi. Havainnointitoimivaltuuden kohteena oleva viestintä rajattaisiin verrattain yleiseksi myös siksi, että toimivaltuuden tulisi tavoittaa myös tarkoituksellisesti havainnointia välttämään tarkoitettu, esimerkiksi terroristisessa tarkoituksessa tapahtuva lennätys. Näissä tapauksissa miehittämätön ilma-alus ei lähettäisi yleisesti saatavilla olevaa signaalia, tai se saatettaisiin lähettää esimerkiksi sijaintitiedon osalta väärennettynä, jolloin luotettava tilannekuva edellyttäisi eri lähteistä saatujen tietojen yhdistämistä. Toimivaltuutta ei siten olisi rajattu vain tiettyyn ennalta määritellyn laitteeseen vaan toimivaltuus olisi olemassa laitteen teknisestä toteutustavasta riippumatta.

Ehdotettu toimivaltuus olisi suppeampi kuin poliisille, Puolustusvoimille ja Rajavartiolaitokselle sekä Rikosseuraamuslaitokselle ja ydinvoimalaitoksen turvahenkilölle viime vuosina säädetty toimivaltuudet. Toimivaltuuden haltijalla ei olisi oikeutta puuttua miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun ottamalla laite haltuunsa tai muutoin estämällä sen käyttö.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin siitä, että kerätyt tiedot radioviestinnästä sekä mahdolliset välitys- ja sijaintitiedot olisi hävitettävä viipymättä 1 momentin mukaisen tehtävän suorittamisen jälkeen, jollei laissa toisin säädetä. Sanotulla varmistettaisiin erityisesti se, että havainnoinnin kohteena ollutta, asianmukaisesti lennätettyä ilma-alusta koskevat tiedot hävitettäisiin. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan osalta esitetään, että 116 §:ssä säädetty ilmaliikennekuvan tallentamisvelvoite turvallisuustutkintaa varten koskee vain ICAO:n standardien mukaista ilmailun ilmaliikennekuvaa, jonka tuottamiseen tarvittava laitekanta on pitkälle standardoitua ja muun muassa kahdennusvelvoitteiden alaista. Nykyinen miehittämättömän ilmailun uhkien torjuntaan tarkoitettu laitekanta puolestaan on voimakkaassa kehitysprosessissa, eikä ehdotetulla havainnointikyvykkyyden mahdollistavalla toimivallalla näin ollen vielä ole mahdollista ottaa kantaa tietojen tallentamistekniikkaan tai tietojen tallentamiseen. Näiltä osin sääntely on tarkoituksenmukaista jättää nykyisen oikeustilan varaan, koska jo nykyiselläänkin esitutkintaviranomaiset voivat esitutkintalain (805/2011) tai esitutkintaa koskevien erityissännösten nojalla määrätä tutkinnallisista syistä tarpeelliset tiedot säilytettäväksi.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin lentoaseman pitäjän ja ilmaliikennepalvelun tarjoajan velvollisuudesta ilmoittaa havainnointitoimivallan käyttöönotosta Liikenne- ja viestintävirastolle ennen ensimmäisen havainnon tekemistä. Liikenne- ja viestintävirasto on sähköisen viestinnän valvontaviranomainen, ja sen tehtäviin kuuluu muun muassa sähköisen viestinnän luottamuksellisuuteen, radiotaajuuksien häiriöttömyyteen ja radiolaitteiden vaatimustenmukaisuuteen liittyvien säännösten valvonta. Näiden tehtävien hoitamiseksi on tarpeen, että Liikenne- ja viestintävirastolla on tiedossaan säännöksessä tarkoitetun havainnointitoiminnan aloittaminen. Myös ydinenergiain 7 v §:n 6 momentissa on säädetty laitteen käyttämistä koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

Ehdotetun pykälän 3 *momentin* toisen virkkeen mukaan oikeudetonta lennätystä koskevasta havainnosta olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle vuorokauden kuluessa. Myös tämä ilmoitusvelvollisuus on tarpeen Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisten tehtävien hoitamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa muun muassa lentoturvallisuuteen liittyvien säännösten valvonnasta, joten sen on perusteltua saada jälkikäteen tieto siitä, että oikeudetonta miehittämättömän ilma-aluksen lennätystä on havaittu.

Selvyyden vuoksi huomautetaan, että Puolustusvoimista annetun lain 15 d §:n perusteella Puolustusvoimilla on oikeus pykälässä tarkoitettujen tietojen käsittelyyn, joten Puolustusvoimilla on oikeus käsitellä tietoja poliisin ohella ja siten oikeus saada lentoaseman pitäjän ja ilmaliikennepalvelun tarjoajalla olevia miehittämättömään ilma-alukseen liittyviä radioviestejä, välitystietoja ja sijaintitietoja miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän yksilöimiseksi ja sen sijainnin määrittämiseksi.

170 §. Toimintakyvyn heikkeneminen. Pykälään tehtäisiin lainsäädäntötekniisiä täsmennyksiä säännöksen selkeyttämiseksi ja soveltamisessa ilmenneen tulkinnanvaraisuuden täsmentämiseksi. Pykälän 3 *momenttiin* lisättäisiin tarkennus 1 momentissa tarkoitetun tehtävän alkamisesta työvuoron alkaessa ja päättymisestä työvuoron päättyessä, jos tehtävää suorittavalla on työvuorot ja hän suorittaa tehtävää ammattia harjoittaessaan. Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jossa säädettäisiin sellaisista tehtävistä, joissa toimiminen vaikuttaa lentoturvallisuuteen niin olennaisesti, että tehtäviä suorittavat henkilöt on vähintään luettava 1 momentissa tarkoitettua tehtävää suorittaviksi. Nykyinen 4 momentti siirtyisi uudeksi 5 momentiksi ja nykyinen

5 momentti uudeksi 6 momentiksi. Lisäksi näiden momenttien viittaus pykälän 1–3 kohtaan päivitetäisiin kattamaan myös uusi 4 kohta. Muutoksien tarkoituksena on täsmentää voimassa olevaa oikeustilaa ja tarkentaa säännöksen nykyistä sisältöä.

174 §. Virkavastuu. Pykälästä ehdotetaan poistettavaksi viittaukset ilmailulain 163 ja 164 §:iin, koska säännökset on kumottu ilmailulaista. Säännökset siirrettiin ilmailulaista liikenteen palveluista annettuun lakiin lailla 320/2018, ja liikenteen palveluista annetussa laissa virkavastuusta säädetään lain 203 §:ssä. Muutos on lainsäädäntötekniinen.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi viittaus ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun hoitamista koskevaan 121 §:ään. Lain 121 §:ssä tarkoitettua etsintä- ja pelastuspalvelusta huolehtimista on pidetty perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna julkisena hallintotehtävänä. Kun kysymys on julkisen hallintotehtävän suorittamisesta, on tehtävää suorittamaan nimetyn yksityisen virka- ja vahingonkorvausvastuusta säädettyvä lailla säädetyn tehtävän asianmukaisen toteuttamisen turvaamiseksi. Muutosehdotus liittyy 153 §:ään ehdotettuun muutokseen, jossa säädetäisiin etsintä- ja pelastuspalvelusta huolehtivan ilmailuliikennepalvelun tarjoajalle tiedonsaantioikeuksista.

178 §. Ilmailurikkomus. Pykälän 1, 4, 8–10, 15 ja 21 kohtaan esitetään lainsäädäntötekniisiä korjauksia, jotta mainitut kohdat vastaavat paremmin muun muassa rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen ja sitä koskevan oikeuskäytännön rikkomussäännökselle asettamiin tarkkara-jaisuus- ja täsmällisyysvaatimuksiin. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 12 kohta, jolla sanktioitaisiin 55 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien rikkominen.

Pykälän 1 kohdassa viitataan 9 §:n 5 momentin nojalla annettuun ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, lennokkia taikka niiden ohjaajaa koskevaan määräykseen. Ilmailulain 9 §:ää on muutettu 1.1.2021 voimaan tulleella lailla 534/2020 siten, että 1 kohdassa viitattu 5 momentti on siirtynyt 4 momentiksi ja termi "lennokki" on muutettu termiksi "miehittämätön ilma-alusjärjestelmä". Pykälän 1 kohtaa korjattaisiin muutoksen johdosta siten, että siinä viitattaisiin 9 §:n 4 momenttiin ja termi "lennokki" muutettaisiin 9 §:ssä käytettyä vastaavaksi. Teonkuvauksen asiallista sisältöä ei muutettaisi.

Pykälän 4 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi viittaus miehittämättömän ilmailun täytöntöönpanoasetuksen 14 artiklaan. Miehittämättömän ilmailun täytöntöönpanoasetus on määritelty ilmailulain 2 §:n 20 kohdassa. Ilmailulain 16 §:n 2 momentin mukaan ilma-alus on merkittävä kansallisuus- ja rekisteritunnuksin. Tarkemmat määräykset kansallisuus- ja rekisteritunnuksesta sekä niiden merkitsemisestä on annettu Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä AIR M1-2. Nämä säännökset soveltuvat myös miehittämättömän ilma-aluksen rekisteritunnusten merkitsemiseen toimintakategoriassa sertifioitu. Miehittämättömän ilma-aluksen rekisteritunnusten merkitsemisen lisäksi miehittämättömän ilmailun täytöntöönpanoasetuksessa säädetään miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän rekisteröitymisestä ja käyttäjän rekisteröintinumeron merkitsemisestä miehittämättömään ilma-alukseen. Koska ilmailulain 16 §:n 2 momentti ei sovellu miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän rekisteröintinumeron merkitsemiseen, on 178 §:n 4 kohdassa tarpeen viitata myös miehittämättömän ilmailun täytöntöönpanoasetuksen 14 artiklaan.

Pykälän 8 kohtaa ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että siinä viitattaisiin 44 §:n nojalla annettujen määräyksien lisäksi myös 44 §:ssä ilma-aluksen melulle ja päästöille säädettyihin vaatimuksiin. Ilmailulain 44 §:n 1 momentissa säädetään näistä vaatimuksista: momentin nojalla moottorikäyttöisen ilma-aluksen on oltava niin suunniteltu, valmistettu, varustettu ja huollettu, ettei sen melusta ja muista päästöistä aiheudu ympäristölle vahinkoa tai merkittävää haittaa. Ilmailulain 44 §:n 2 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkemmat

melua ja muita päästöjä koskevat tekniset määräykset, jotka perustuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin. Sellaisen ilma-aluksen käyttö, joka ei täyttäisi ilma-aluksen melulle ja päästöille 44 §:n 1 momentissa säädettyjä tai 44 §:n 2 momentin nojalla määrättyjä vaatimuksia, olisi ilmailurikkomuksena rangaistavaa, jollei muualla laissa olisi säädetty ankarampaa rangaistusta. Ilmailulain 44 §:ssä säädetty vaatimukset konkretisoituvat erityisesti sen nojalla annetuissa määräyksissä, joiden vastaisen ilma-aluksen käyttö on ilmailurikkomuksena sanktioitu voimassa olevan 8 kohdan nojalla, joten kysymys olisi pääasiassa vain teonkuvauksen tarkennuksesta.

Pykälän 9 kohtaa ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että ilmailurikkomus kattaisi myös luvan hakijan tai haltijan laiminlyönnin ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä silloin, kun luvan hakija tai haltija on siihen ilmailulain 49 §:n sijaan EASA-asetuksen tai sen nojalla annetun komission asetuksen nojalla velvollinen.

Pykälän 10 kohtaa ehdotetaan täsmennettäväksi. Viimeaikaisessa oikeuskäytännössä on korostettu rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen merkitystä niin sanottujen blankorangaistussäännösten osalta. Blankorangaistussäännöksessä on kysymys laintasoisesta rangaistussäännöksestä, joka saa varsinaisen sisältönsä muusta säännöksestä tai viranomaisen antamasta määräyksestä. Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate edellyttää, että laintasoisessa rangaistussäännöksessä pitää olla tarpeeksi selvä ja katkeamaton valtuutusketju itse kielletyn toiminnan kuvaavaan säännökseen. Korkein oikeus on muun muassa tuomioissaan KKO 2021:4 ja KKO 2015:22 korostanut edellä kuvattua rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen vaatimusta. Ilmailulain 178 §:n rangaistussäännöstä ja kyseisen pykälän 10 kohdasta lähtevää viittausketjua olisi edellä kuvatuista syistä tarpeen selventää siten, että 10 kohtaan lisättäisiin täsmennys, jonka mukaan ilmailurikkomuksesta voidaan tuomita myös 57 §:n nojalla annetussa määräyksessä taikka EASA-asetuksessa tai sen nojalla annetussa komission asetuksessa asetetun velvollisuuden rikkomisesta. Tämä lisäys tarkentaa rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen edellyttämää viittausketjua ilmailulaista sen perusteella annettuihin alemman asteisiin säännöksiin sekä suoraan sovellettavaan EU-sääntelyyn. Teonkuvauksen asiallista sisältöä ei olisi tarkoitus muuttaa siitä, kuinka sitä on voimassa olevan lain nojalla tulkittu.

Ilmailulain 57 §:n nojalla on annettu esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston määräykset OPS M1-34 (Tullin ja poliisin lentotoiminta, metsäpalovalvonta-, sammutus- sekä etsintä- ja pelastuslennot), OPS M 2-10 (Lentotoiminta kuumailmapallolla), OPS M1-33 (Lentotoiminta-asetusta täydentävät kansalliset määräykset) ja OPS M1-32 (Kauko-ohjatun ilma-aluksen ja lennonkin käyttäminen ilmailuun). Lennon valmistelua ja suorittamista koskevaa sääntelyä on annettu erityisesti EASA-asetuksen nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011 siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (jäljempänä *lentomiehistöasetus*) ja lentotoiminta-asetuksessa. EASA-asetuksen nojalla annetuista komission säädöksistä ja niiden voimassa olevasta sisällöstä on saatavilla ajantasainen luettelo unionin virallisten säädöskokoelmien lisäksi Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA:n verkkosivuilta: <https://www.easa.europa.eu/regulations>.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 12 kohta, jolla sanktioitaisiin ilmailulain 55 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä ilma-aluksen omistajalle, haltijalle tai käyttäjälle säädetyn velvollisuuden rikkominen. Ilmailulain 55 §:n mukaan ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä vastaa ilma-aluksen tai sen kauko-ohjauspaikan turvallisesta miehityksestä. Ilma-aluksen luovuttaminen esimerkiksi sellaisen miehistön tai kauko-ohjaajan haltuun, jolla ei ole tarvittavia pätevyyskysymyksiä, kelpuutuksia tai hyväksyntöjä, olisi jatkossa rangaistavaa ilmailurikkomuksena. Ilmailulain 55 §:n nojalla on annettu esimerkiksi lento- ja työaikarajoituksia koskeva määräys OPS M3-15. Rajoitukset koskevat sekä miehistöä että hänet tehtävään määräävää työnantajan

edustajaa, joka on yleensä ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä. Työnantaja ei siis saa määrätä miehistöä lentämään lento- ja työaika-rajoi- tusten vastaisesti taikka sallia, että lento lennetäisiin miehistöllä, joka ei täytä kyseisiä vaatimuksia. Sekä miehistön jäsen että hänet tehtävään määräävä työnantajan edustaja vastaavat myös siitä, että miehistön jäsenellä on tehtävän edellyttämät lupakirjat, kelpoisuudet ja taidot sekä että hänen osaltaan noudatetaan työaikasääntelyä. Myös valmisteilla oleva määräys valtion miehittämättömästä ilmailusta (OPS M1-35) on tarkoitus antaa muun muassa ilmailulain 55 §:n perusteella, ja se sisältää velvoitteita ilma-aluksen käyttäjälle.

Kyse olisi uudesta sanktioinnista, joka soveltuisi sekä miehitettyyn että miehittämättömään ilmailuun. Muutos parantaisi mahdollisuuksia puuttua tarkoituksenmukaisella ja tehokkaalla tavalla lentomiehistöä koskevien säännösten ja määräysten rikkomiseen ja olisi siten tarpeellinen lentoturvallisuuden ylläpitämiseksi.

Pykälän 15 kohtaa ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että kohtaan lisättäisiin viittaus EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetussa asetuksessa tarkoitettuun lentoaseman hyväksyntätodistukseen. Ilmailulain 82 §:n lisäksi lentoaseman hyväksyntätodistuksesta säädetään EASA-asetuksen 34 artiklassa ja EASA-asetuksen nojalla annetussa lentopaikkoihin liittyviä vaatimuksia ja hallinnollisia menettelyitä koskevassa komission asetuksessa (EU) 139/2014. EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvat sen 2 artiklan 1 kohdan e alakohdan nojalla lentopaikkojen suunnittelu, huolto ja pitäminen silloin, kun lentopaikka on julkisessa käytössä, lentopaikalla harjoitetaan kaupallista ilmakuljetusta ja lentopaikalla on vähintään 800 metrin pituinen päällystetty mittarikiitotie tai sitä käyttävät vain helikopterit mittarilähestymis- ja tai -lähtömenetelmiä käyttäen. Voimassa olevan 15 kohdan nojalla on ilmailurikkomuksena sanktioitu lentopaikan pitäminen ilman ilmailulain 82 §:ssä tarkoitettua lentoaseman hyväksyntätodistusta. Vastaavasti ehdotettavan tarkennuksen myötä ilmailurikkomuksena sanktioitaisiin lentopaikan pitäminen ilman lentoaseman hyväksyntätodistusta silloin, kun hyväksyntätodistusta edellytetään ilmailulain sijaan EASA-asetuksen tai sen nojalla annetun asetuksen nojalla.

Pykälän 21 kohtaa ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että kohtaan lisättäisiin viittaus ilmailulain 157 §:ssä tarkoitettujen määräysten rikkomisen lisäksi myös 157 §:ssä tarkoitettujen päätöksen rikkomiseen. Ilmailulain 157 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston antamista ilmailun ympäristövaikutuksia koskevista määräyksistä ja päätöksistä. Nykyinen 21 kohdan sanamuoto kattaa ainoastaan ilmailulain 157 §:ssä tarkoitettut määräykset. Muutos olisi lainsäädäntötekni-

181 §. Muutoksenhaku. Pykälän 3 momentin 1 kohdan viittaus päivitettäisiin lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämisestä ilmailulain 40 §:ään ehdotetun muutoksen vuoksi. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 6 kohta, joka koskisi oikaisun vaatimista huoltohenkilöstön koulutusorganisaation tai lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaation antamaan päätökseen.

Pykälän 3 momentin 1 kohdasta poistettaisiin viittaus lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioon lentokelpoisuuden tarkastustodistusta koskevan päätöksen tekijänä. Ehdotetun 40 §:n nojalla päätöksen lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta tekisi Liikenne- ja viestintäviraston valtuut- tama lentokelpoisuustarkastaja, joka voi olla lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, huolto-or- ganisaatio tai muu asiantuntija. Nykytilan mukaisesti silloin, kun päätöksen lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta tekisi muu kuin viranomainen, päätökseen lentokelpoisuuden tarkastus- todistuksesta vaadittaisiin oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 6 kohta, jonka mukaan henkilöluvan hakija tai haltija saisi vaatia oikaisua 114 §:ssä tarkoitettun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän

lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaation tai 43 §:ssä tarkoitetun huoltohenkilöstön koulutusorganisaation antamaan päätökseen. Muutoksella pyritään varmistamaan ilmailualan eri henkilöstöryhmien sekä ilmailun ammatteihin opiskelevien yhdenvertainen kohtelu.

Lennonvarmistushenkilöstön ja huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioista säädetään ilmailulaissa ja lentomiehistön koulutusorganisaatioista liikenteen palveluista annetussa laissa. Ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain säännökset opiskelijoiden muutoksenhakuoikeudesta eivät vastaa toisiaan, minkä vuoksi liikenteen palveluista annetun lain soveltamisalaan kuuluvien lentomiehistön koulutusorganisaatioiden ja toisaalta ilmailulain soveltamisalaan kuuluvien lennonvarmistushenkilöstön tai huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioiden opiskelijat ovat muutoksenhakuoikeuden suhteen eriarvoisessa asemassa ilman asiallista perustetta. Liikenteen palveluista annetun lain nojalla lentomiehistön koulutusorganisaatioiden päätöksiin vaaditaan oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Ilmailulaissa säädettäisiin vastaavasti, että lennonvarmistushenkilöstön ja huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioiden päätöksiin voitaisiin vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019) säädetään.

Muutoksenhaku koulutusorganisaatioiden päätöksistä on ilmailun EU-sääntelystä tuleva vaatimus. Lennonjohtajien lupakirjoja ja todistuksia koskevista teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EU) N:o 805/2011 kumoamisesta annetun komission asetuksen (EU) 2015/340 (niin sanottu ATCO-asetus) liitteen I kohdissa ATCO.D.015 ja ATCO.D.055 vaaditaan, että lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaatioiden pohjakoulutussuunnitelmiin ja yksikön koulutussuunnitelmiin on sisällyttävä valitusmenettely mm. koulutuksen ennen aikaiseen päättämiseen liittyvistä päätöksistä. Lennonvarmistushenkilöstön ja huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioista säädetään ilmailulaissa.

Lisäksi pykälän 3 ja 4 momenttiin tehtäisiin lakitekniisiä korjauksia.

181 a §. *Muutoksenhakuun oikeutetut eräissä tapauksissa.* Pykälässä säädettäisiin rekisteröidyn yhdistyksen tai säätiön sekä kunnan, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja maakunnan liiton oikeudesta hakea muutosta lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen silloin, kun hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain nojalla ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Sääöksellä täytettäisiin YVA-direktiivin 11 artiklan 1 kohdan vaatimus yleisön muutoksenhakuoikeudesta, joka on laajempi kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 7 §:ssä säädetty valitusoikeus.

Rekisteröity yhdistys tai säätiö, jonka tarkoituksena on ympäristön-, terveyden- tai luonnonsuojelun taikka asuinympäristön viihtyisyyden edistäminen, voisi toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhdistyksen tai säätiön toiminta-alueelle.

Kunta, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai maakunnan liitto voisi hakea valittamalla muutosta sellaiseen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

7.2 Vuoden 2009 ilmailulaki

Vuoden 2009 ilmailulaista esitetään kumottavaksi lentotoimintalupaa koskevat 68 ja 69 § siltä osin kuin ne on nykyisen ilmailulain säätämisen yhteydessä siirtymäsäännöksellä jätetty voimaan. Vuoden 2009 ilmailulaki on pääosin kumottu. Ilmailulain (864/2014) 183 §:n nojalla sen lentotoimintalupaa koskevat 68 ja 69 §, siltä osin kuin ne koskevat kaupallista ilmakuljetusta ilmapallolla, ovat edelleen voimassa. Säännökset kumottaisiin EU-sääntelyn kanssa päällekkäisinä ja siten tarpeettomina. Esitys on lainsäädäntötekniinen eikä sillä tarkoiteta muuttaa tosiasiallista tämänhetkistä oikeustilaa liittyen kaupalliseen ilmakuljetukseen ilmapallolla.

Ilmailulain 183 §:n perusteluiden mukaan vuoden 2009 ilmailulain lentotoimintalupaa koskevat 68 ja 69 § on jätetty voimaan ilmapalloilla tehtävien kaupallisten ilmakuljetusten osalta sen johdosta, että tätä toimintaa koskevia EU-säädöksiä ei vielä oltu annettu ilmailulakia uudistettaessa, vaikka sääntelyn valmisteluprosessi oli käynnistetty. Vuoden 2009 ilmailulain lentotoimintalupaa koskevien säännösten on perusteluiden mukaan ollut tarkoitus olla voimassa siihen saakka, kunnes toimintaa koskevat EU-säädökset annetaan.

Kaupallista ilmakuljetusta ilmapallolla säännellään nykyisin EASA-asetuksen nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) 2018/395 ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o 216/2008 mukaisesti. Asetus on annettu 13.3.2018 ja tullut sovellettavaksi 8.4.2019. Asetuksen nojalla kaupallinen lentotoiminta ilmapalloilla on ilmoituksenvaraista. Asetuksella vahvistetaan muutoinkin lentotoimintaa ilmapalloilla koskevat yksityiskohtaiset edellytykset. Vuoden 2009 ilmailulain 68 ja 69 § ovat, siltä osin kuin ne ovat voimassa, päällekkäisiä ensisijaisesti sovellettavan asetuksen kanssa. Näin ollen pykälät esitetään kumottavaksi tarpeettomina.

Kumoamissäädökseen sisältyisi siirtymäsäännös, jonka nojalla lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynät, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa sellaisina kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa. Vuoden 2009 ilmailulain 69 §:n nojalla annetut lentotoimintaluvat on säännöksen mukaan myönnetty määräajaksi. Komission asetuksen (EU) 2018/395 4 artiklassa säädetään erillisestä siirtymäsäännöksestä EU-sääntelyn osalta. Lisäksi esitettävän siirtymäsäännöksen nojalla lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan. Lain 1 §:n mukaisesti kumottavien säännösten nojalla annettuja määräyksiä noudatettaisiin siihen saakka kun ne erikseen kumotaan uusilla määräyksillä. Mahdollisten määräyksien soveltamisessa tulisi ottaa huomioon velvoittavasti voimassa oleva toimintaa koskeva EU-sääntely. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi arvioida sekä tarvittaessa kumota kumottavien säännösten nojalla annetut määräykset.

7.3 Laki liikenteen palveluista

126 a §. *Lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittaminen.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittamisesta. Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston ja valtioneuvoston toimivallasta kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenteen harjoittamiseksi reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa. Säännöksellä selvennettäisiin ja täsmennettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston ja valtioneuvoston toimivaltuuksia rajoittaa lentoliikenneoikeuksien käyttöä EU:n lentoliikenneasetuksen tai kansainvälisten lentoliikennesopimusten sallimissa puitteissa. Lentoliikenneasetus on määritelty voimassa olevan lain 13 luvun 120 §:n 1 momentin 5 kohdassa.

Ehdotettu 126 a § täydentäisi Liikenne- ja viestintäviraston ja valtioneuvoston keinovalikoimaa puuttua poikkeuksellisiin olosuhteisiin tai tilanteisiin. Ilmailulain 11 §:n mukaiset ilmatilaan liittyvät rajoitustoimet tulisivat ensisijaisesti käytettäväksi silloin, kun rajoitustarve kohdistuu

johonkin tiettyyn alueeseen Suomessa. Ilmailulain 11 §:n mukaisia rajoitustoimia voitaisiin käyttää esimerkiksi silloin, jos tapahtuisi suuronnettomuus, jonka yläpuolinen ilmatila täytyisi tyhjentää siviili-ilmailusta. Ilmailulain 167 §:n mukainen ilma-aluksen kulkuun puuttuminen tulisi käytettäväksi erityisesti tilanteissa, joissa poikkeuksellisuus liittyy yksittäiseen lentoon tai yksittäiseen ilma-alukseen. Nyt ehdotettu 126 a § tulisi sovellettavaksi tilanteessa, jossa poikkeuksellisen menettelyn tarve liittyy erityisesti lentoreittiin. Tämä lähestymistapa vastaisi perustuslakivaliokunnan linjausta siitä, että normaaliolojen lainsäädännössä havaittuja muutostarpeita on perusteltua säätää pysyvinä muutoksina huolellisen valmistelun jälkeen (PeVL 14/2020).

EU:n lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa säädetään jäsenvaltion oikeudesta evätä lentoliikenneoikeuksien käyttö, rajoittaa niitä tai asettaa niille ehtoja. Jäsenvaltiolla on toimivalta päättää siitä, mikä taho on toimivaltainen päättämään 21 artiklan mukaisista toimista. Ehdotetulla 126 a §:llä täsmennettäisiin, että Suomessa lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukaista toimivaltaa käyttää Liikenne- ja viestintävirasto sekä valtioneuvosto. Covid-19-tartuntatauti-epidemian aikana lentoliikenneasetukseen lisättiin myös väliaikainen 21 a artikla, jossa säädettiin Covid-19-tartuntatauti-epidemian torjuntaan liittyvistä helpotuksista hyväksyttäviin rajoituksiin. Ehdotettu 126 a § koskisi lentoliikenteen rajoittamista myös tällaisten mahdollisten tarkentavien artiklojen nojalla. Kielto, rajoitus tai ehto voitaisiin asettaa vain sellaisilla reiteillä, joiden lähtö- tai saapumispaikka on Suomessa. Kieltoja, rajoituksia tai ehtoja ei voisi asettaa esimerkiksi Suomen sisäisille reiteille.

Lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat päättää kiellon, rajoituksen tai ehtojen asettamisesta silloin, kun se on ennakoimattomista ja väistämättömistä olosuhteista johtuvien yllättävien ja lyhytaikaisten ongelmien ratkaisemiseksi tarpeen. Asetuksessa on jätetty jäsenvaltioille harkintavaltaa sen suhteen, missä tilanteissa rajoitustoimenpiteitä asetetaan 21 artiklassa mainittujen ehtojen täytyessä. Ehdotetussa 126 a §:n 1 momentissa täsmennettäisiin niitä tilanteita, joissa kielto olisi mahdollista asettaa Suomessa toimivaltaisen viranomaisen toimesta. Kielto, rajoitus tai ehto voitaisiin asettaa vain, jos se on välttämätöntä lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka tartuntatautilain (1227/2016) 3 §:n 7 kohdassa tarkoitetun poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi. Tartuntatautilain 3 §:n 7 kohdan mukaan poikkeuksellisella epidemialla tarkoitetaan Maailman terveysjärjestön julistamaa pandemiaa sekä muuta tartuntatauti-epidemiaa, joka aiheuttaa merkittävän uhan kansanterveydelle ja terveydenhuollon palvelujen riittävyydelle. Luettelo olosuhteista joissa toimivaltuuksia voisi käyttää, olisi tyhjentävä. Vastaavissa olosuhteissa Liikenne- ja viestintävirastolla on voimassaolevan ilmailulain 11 §:n nojalla toimivalta rajoittaa ilmatilan käyttöä. Koska ilmailulain 11 § koskee Suomen ilmatilan rajoittamista, sitä on tarpeen täydentää lentoreittiä koskevalla rajoitustoimivaltuudella.

Soveltamistilanteita voisi olla erilaisia, eikä niitä voida etukäteen tyhjentävästi ennakoida. Kielto, rajoitus tai ehto voitaisiin asettaa esimerkiksi lentoturvallisuuden ylläpitämiseksi silloin, kun tiedettäisiin että lentoliikenteen turvallisuusvalvonta on puutteellista lentoreitin lähtö- tai päätepisteessä. Jos Liikenne- ja viestintävirastolla olisi esimerkiksi tiedossa, ettei Suomeen suuntautuvan lennon lähtöpisteessä suoriteta riittäviä turvatarkastuksia tai muita lentoturvallisuuteen vaikuttavia toimenpiteitä, Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa ehtoja lentoreitin käytölle. Liikenne- ja viestintävirasto voisi esimerkiksi edellyttää, että paikallisten toimijoiden kanssa on järjestetty ylimääräinen turvatarkastus tai että lähtöpisteessä on ollut Liikenne- ja viestintäviraston edustaja varmistamassa, että tarvittavat lentoturvallisuustoimenpiteet on suoritettu. Kielto, rajoitus tai ehto voisi olla välttämätön lentoturvallisuuden ylläpitämiseksi myös esimerkiksi silloin, kun lentäminen tietyllä alueella ei olisi Liikenne- ja viestintäviraston tietojen

mukaan turvallista. Kyse voisi olla esimerkiksi kriisialueen ilmatilassa lentämisestä, poikkeuksellisista sääolosuhteista kuten tulivuorenpurkauksen aiheuttamasta tuhkapilvestä tai ydinonnettomuusalueen ilmatilassa lentämisestä. Tällaisissa tilanteissa Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa lentoreitin käytön ehdoksi, että reitti kiertää vaarallisen alueen. Jos lennon lähtö- tai saapumispaikka sijaitsisi tällaisella alueella eikä vaarallista aluetta olisi mahdollista kiertää, Liikenne- ja viestintävirasto voisi kieltää lentoliikenteen harjoittamisen reitillä.

Maanpuolustuksen, aluevalvonnan tai rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi asetettava kieltö, rajoitus tai ehto voisi tulla kysymykseen lähinnä silloin, kun toimivaltainen viranomainen katsoisi sen tarpeelliseksi. Aloite toimenpiteisiin ryhtymiseksi voisi tällöin tulla esimerkiksi Puolustusvoimilta tai sisäministeriöltä. Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi asetettava kieltö, rajoitus tai ehto voisi olla välttämätöntä esimerkiksi tilanteessa, jossa suojelupoliisilla olisi tiedossa, että tiettyä lentoreittiä aiotaan hyödyntää Suomeen kohdistuvan terroriteon toteuttamisessa. Kyse voisi olla myös esimerkiksi Suomessa järjestettävästä huippukokouksesta tai muusta merkittävästä valtiollisesta tapahtumasta, johon tietyllä alueella toimiva terroristiryhmä suunnittelee terrori-iskua. Tällöinkin kyseeseen voisi tulla tilanteesta riippuen lentoreitille asetettava ehto kuten ylimääräiset turvatoimet tai lentoreitin käytön kieltäminen rajatuksi ajaksi.

Pykälää voitaisiin soveltaa myös tartuntatautilaissa tarkoitetun poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi tilanteessa, jossa tartuntatautilanteen vakavuus taikka erivaiheinen tai ennakoimaton kehitys lentoreitin lähtö- tai pääteasteessä aiheuttaisi väistämätöntä ja konkreettista uhkaa tartuntataudin leviämislle lentoreitin välityksellä lähtö- ja pääteasteen välillä ilman pykälän 1 tai 2 momentissa tarkoitettuja toimia. Poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi asetettavat rajoitukset ja ehdot voisivat olla esimerkiksi Covid-19 -epidemian aikana säädetyissä määräaikaissla tartuntatautilain 58 e ja 58 f §:ssä tarkoitettujen toimien kaltaisia toimenpiteitä, mikäli tällaisia ehtoja ei voida asettaa muun lain nojalla. Tartuntatautilain 58 e §:ssä säädetään kuljetuspalvelun tarjoajan velvollisuudesta huolehtia liikennevälineen tilojen ja pintojen säännöllisestä puhdistamisesta sekä matkustajille annettavista toimintaohjeista koskien etäisyyden ylläpitämistä, käsien puhdistamista, kasvosuojusten käyttämistä ja muita vastaavia tartuntojen leviämistä estäviä käytänteitä. Tartuntatautilain 58 f §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta väliaikaisesti rajoittaa suurinta sallittua matkustajamäärää, joka voidaan ottaa liikennevälineeseen.

Lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenteen harjoittamiseksi kerralla enintään 14 päivän ajaksi. Toimivaltuus olisi rajattu vastaavalla tavalla myös kansallisessa laissa. Lisäksi toimenpiteen kestoa määriteltäessä olisi huomioitava, että se voitaisiin asettaa vain siksi aikaa, mikä on välttämätöntä hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi. Lentoliikenneasetuksen mukaan yli 14 päivää kestävässä tilanteissa toimille on saatava komission suostumus. Kansallisesti yli 14 päivää kestävästä toimenpiteistä päättäisi valtioneuvosto. Poikkeuksellisten olosuhteiden aikana on tärkeää, että päätös kiellosta, rajoituksesta tai ehdosta voidaan tehdä nopeasti. Siksi toimivaltuus olisi ensimmäiset 14 vuorokautta Liikenne- ja viestintävirastolla. Pidemmät rajoitustoimet merkitsevät kuitenkin niin voimakasta puuttumista perusoikeuksiin, että ne edellyttäisivät valtioneuvoston päätöksentekoa. Kyse olisi tällöin äärimmäisen poikkeuksellisesta tilanteesta. Valtioneuvosto voisi tarvittaessa jatkaa Liikenne- ja viestintäviraston asettamaa kieltöä, rajoitusta tai ehtoa korkeintaan 14 vuorokauden ajaksi kerrallaan. Ennen päätöksentekoa valtioneuvoston olisi arvioitava tilanteen kehittymistä ja sitä, täytyvätkö 126 a §:n edellytykset edelleen.

Liikenne- ja viestintäviraston tai valtioneuvoston olisi seurattava tarkkaan kiellon, rajoituksen tai ehdon voimassaolon välttämättömyyttä. Liikenne- ja viestintäviraston tai valtioneuvoston olisi välittömästi kumottava 1 tai 2 momentissa tarkoitettu päätös lentoreitin käytölle asetetusta

kiellosta, rajoituksesta tai ehdosta, jos 126 a §:ssä säädetty edellytykset eivät enää täyty. Päätös tulisi kumota, jos esimerkiksi 1 momentissa tarkoitettu poikkeuksellinen tilanne on päättynyt tai tilanteessa toimivaltainen viranomainen ei pidä lentoliikenteen rajoitustoimia enää välttämättöminä.

Lentoliikenne on kansainvälistä toimintaa, ja lentoliikenteen harjoittaminen Suomesta eri maihin perustuu hyvin monenlaisiin erilaisiin järjestelyihin. Kansallisen lainsäädännön lisäksi liikenneoikeuksista, niiden käytöstä ja rajoittamisesta Euroopan talousalueen sisäisessä lentoliikenteessä säädetään lentoliikenneasetuksessa. Suhteessa kolmansiin valtioihin sovellettavaksi voi tulla joko Suomen ja kolmannen valtion kahdenvälisessä- tai Euroopan unionin ja kolmannen valtion välisessä kansainvälisessä sopimuksessa lentoliikenteen harjoittamisesta määrätty. Toimista päätettäessä tulisi kansallisen lain ohella huomioida, millaisia reunaehdoja liikenneoikeuksien käytön rajoittamiselle lentoliikenneasetuksessa tai soveltuvassa kansainvälisessä sopimuksessa asetetaan. Lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittamisesta säädetään lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa. Sen sijaan lentoliikennesopimuksissa ei yleensä ole nimenomaisia artikloja lentoliikenteeseen puuttumisesta esimerkiksi ehdotetun 126 a §:n mukaisissa tilanteissa. Lentoliikennesopimuksissa on kuitenkin tyypillisesti erilliset artikkelit velvollisuudesta neuvotella lentoliikennesopimuksen soveltamiseen liittyvistä kysymyksistä sekä erimielisyyksien ratkaisemisesta, joten liikenneoikeuksien käyttöä rajoitettaessa tulisi noudattaa lentoliikennesopimuksissa luotuja mekanismeja sellaisten kysymysten käsittelyyn, joihin ei itse sopimusteksteistä löydy vastauksia.

Kyse olisi voimakkaista rajoituksista, minkä vuoksi Liikenne- ja viestintäviraston tai valtioneuvoston olisi huolehdittava, että 1 ja 2 momentissa tarkoitetut toimet ovat lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa tarkoitetulla tavalla suhteellisuus- ja avoimuusperiaatteiden mukaisia ja perustuvat puolueettomiin ja syrjimättömiin perusteisiin. Suhteellisuusperiaatteen nojalla päätettävien toimenpiteiden vaikutukset eivät saisi ylittää sitä, mikä on tarpeen toimenpiteillä tavoiteltavien päämäärien aikaansaamiseksi. Lentoliikennettä tulisi pyrkiä rajoittamaan mahdollisimman vähän ja ensisijaisesti kyseeseen tulisivat lentoreitin käytölle asetettavat ehdot tai rajoitukset. Lentoreitin käytön kieltäminen kokonaan olisi viimesijainen keino, jota olisi käytettävä ainoastaan silloin, kuin perusoikeuksiin vähemmän puuttuvat keinot eivät ole riittäviä. Toimenpiteiden tulisi olla objektiivisesti perusteltavissa ja oikeassa suhteessa tavoiteltavaan päämäärään nähden. Päätettäessä toimenpiteistä, jotka kohdistuvat lentoliikenneasetuksen soveltamisalaan kuuluvaan lentoliikenteeseen, suhteellisuusperiaatteelle tulisi antaa ensisijaisesti EU-oikeuden mukainen merkityssisältö.

Toimista päätettäessä olisi myös muutoin huomioitava, mitä lentoliikenneasetuksessa säädetään ja soveltuvissa kansainvälisissä sopimuksissa määrätään lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittamisesta. Esimerkiksi lentoliikenneasetuksen 21 artiklan 1 kohdan mukaan yli 14 päivän ajan jatkuvat toimenpiteet edellyttävät komission suostumusta. Kieltoa, rajoitusta tai ehtoa ei siis voisi jatkaa 14 vuorokauden jälkeen, ellei sille olisi saatu komission hyväksyntää.

Ehdotetun 3 momentin mukaan kielto, rajoitus tai ehto voitaisiin asettaa muussa kuin lentoturvallisuutta vaarantavassa tilanteessa vain, jos se on muun tilanteessa toimivaltaisen viranomaisen laatiman riskiarvion perusteella välttämätöntä ja oikeasuhtaista. Liikenne- ja viestintäviraston olisi siten tehtävä yhteistyötä muiden toimivaltaiten viranomaisten kanssa ja hyödynnettävä näiden asiantuntijatietoa päätöksenteossa. Toimivaltaisia viranomaisia olisivat sellaiset viranomaiset, joiden toimialaan kiellon tai rajoituksen taustalla oleva peruste liittyy. Tilanteesta riippuen kuultavia viranomaisia voisi olla myös useita. Tyhjentävää listaa toimivaltaisista viranomaisista ei näin ollen voida laatia etukäteen. Esimerkiksi asetettaessa 126 a §:n mukainen kielto, rajoitus tai ehto tartuntatautilaissa tarkoitettua poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi Liikenne- ja viestintäviraston tulisi kuulla Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitosta, joka

on tartuntatautilain 7 §:n mukaan tartuntatautien torjunnan asiantuntijalaitos. Liikenne- ja viestintäviraston olisi siten tehtävä päätöksensä sellaiseen riskiarvioon perustuen, joka on laadittu yhteistyössä sen asiantuntijatahon kanssa, jonka toimialueeseen rajoituksen peruste kuuluu. Lentoturvallisuuden osalta paras asiantuntemus on kuitenkin Liikenne- ja viestintävirastossa, minkä vuoksi asetettaessa kielto, rajoitus tai ehto lentoturvallisuuden ylläpitämiseksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehdä riskiarvion itsenäisesti.

Liikenne- ja viestintäviraston tulisi huolehtia 1 momentissa tarkoitettujen toimien osalta yhteydenpidosta Euroopan unionin komissioon sekä muiden valtioiden ja niiden toimivaltaisten viranomaisien kanssa sen mukaan, mitä lentoliikenneasetuksessa säädetään ja soveltuissa kansainvälisissä sopimuksissa määrätään. 2 momentissa tarkoitettujen toimien osalta yhteydenpidosta huolehtii valtioneuvosto. Lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukaan komissiolle ja muille jäsenvaltioille on ilmoitettava tällaisista toimista viipymättä ja esitettävä riittävät perustelut.

127 §. Lentotyölupa. Pykälän 5 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että se vastaisi miehittämättömän ilma-aluksen rekisteröintivelvollisuutta koskevaa sääntelyä. Muutos on lainsäädäntötekniinen eikä laajentaisi miehittämättömän ilma-aluksen rekisteröintivelvoitteen sisältöä.

Ehdotetun ilmailulain 10 §:n mukaan ilma-aluksen kansalaisuus- ja siten rekisteröintivaatimus eivät koskisi miehittämätöntä valtion ilma-alusta. Voimassa olevan pykälän 3 momentin nojalla valtion ilmailuun ei tarvita myöskään lentotyölupaa, kun se tapahtuu Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaisesti. Muiden miehittämättömien ilma-alusten rekisteröintiin sovelletaan EASA-asetuksen nojalla annettua komission miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetusta. Voimassa olevan pykälän 5 momentissa asetettu, toimintamassaltaan alle 150 kilogramman painoisia miehittämättömiä ilma-aluksia koskeva raja kumottaisiin tältä osin EU-sääntelyn kanssa ristiriitaisena ja korvattaisiin rajauksella, jonka mukaan rekisteröintivaatimus ei koske miehittämätöntä valtion ilma-alusta.

128 §. Kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa. Pykälä esitetään kumottavaksi voimassaolevan EU-sääntelyn kanssa päällekkäisenä ja siten tarpeettomana. Kysymys on lainsäädäntöteknisestä muutoksesta, sillä säännöstä ei ole saatettu voimaan. Kumottavan säännöksen tilalla säädettäisiin uutena 128 §:nä lentotoimintailmoituksesta.

Kauko-ohjatun lentotoiminnan yleistyessä tunnistettiin, että Suomessa on osaamista ja tietotaitoa kauko-ohjatun lentotoiminnan kehittämiseen ja kaupalliseen toimintaan. Tällöin haluttiin ilmailulakiin luoda lupasäännökset ja siten valmius ottaa käyttöön kansallisia viranomaislupia, sillä säännöksiä voitaisiin tarvita, jos lupia edellytettäisiin sellaisissa maissa, joihin suomalaiset toimijat haluaisivat toimintaansa laajentaa. Lupasäännös siirrettiin ilmailulaista liikenteen palveluista annettuun lakiin liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa (HE 145/2017 vp, L 301/2018). Säännös säädettiin tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana, mutta voimaansaattavaa valtioneuvoston asetusta ei ole annettu. Suomen tavoitteena on kauko-ohjatun lentotoiminnan osalta mahdollisimman liberaali ja teknologisen kehityksen joustavasti mahdollistava sääntely, mikä osaltaan on vaikuttanut siihen, ettei tarvetta säännöksen käyttöönotolle ole nähty.

Kauko-ohjatusta lentotoiminnasta säädetään nykyisin EASA-asetuksessa ja sen nojalla annettussa miehittämätöntä ilmailua koskevassa komission täytäntöönpanoasetuksessa, jota sovelletaan 1.1.2021 alkaen. EU-sääntelyn soveltamisala kattaa kauko-ohjatun lentotoiminnan muussa kuin ilmailulain 2 §:n 16 kohdassa tarkoitettussa valtion ilmailussa. Edellä kuvatuista syistä joutuessa ennakoitavissa ei ole tarvetta säännöksen voimaansaattamiselle ja pykälä esitetään kumottavaksi tarpeettomana.

128 §. *Ilmoitus eräillä ilma-aluksilla harjoitettavasta lentotoiminnasta.* Kumottavan 128 §:n tilalla säädettäisiin uudesta viimesijaisesta lentotoimintailmoituksesta ja siihen liittyvästä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta. Lentotoimintailmoitus olisi kansallinen ja lentoliikenneasetuksen mukaiseen liikennelupaan sekä 127 §:ssä tarkoitettuun lentotyölupaan nähden viimesijainen vaatimus. Ehdotettu ilmoitusvelvollisuus tulisi sovellettavaksi vain liikenteen palveluista annetun lain soveltamisalaan kuuluvassa matkustajien kuljettamisessa siltä osin kuin toimintaa harjoitetaan EASA-asetuksen liitteen I kohdan 1 alakohdissa a, d tai g tarkoitettulla ilma-aluksella eikä toiminta edellytä lentoliikenneasetuksen mukaista liikennelupaa tai 127 §:ssä tarkoitettua lentotyölupaa eikä Euroopan unionin asetuksesta tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu. Säännöksen soveltamisala olisi siten hyvin rajattu.

EASA-asetuksen liitteen I kohdan 1 alakohdissa a, d ja g tarkoitetuilla ilma-aluksilla tarkoitetaan historiallisia ilma-aluksia, vanhoja sotilasilma-aluksia sekä näiden jäljitelmiä. Lentotoiminnalla tarkoitetaan esimerkiksi matkustajien kuljettamista kaupallisessa tai kerhotoiminnassa. Merkityksellistä ei olisi toimintaa harjoittavan organisaation tai henkilön oikeudellinen luonne. Ilmoitusvelvollisuuden ala kattaisi myös ilmailun, jossa ilma-alus nousee ja laskeutuu samalle lentopaikalle.

Ehdotetun *1 momentin* mukainen ilmoitusvelvollisuus ei vaikuttaisi ilma-alusta ja lentomiehistöä koskeviin lentokelpoisuus- ja pätevyysvaatimuksiin, jotka olisivat lähtökohtaisesti samat kuin muussakin toiminnassa kullakin ilma-aluksella. Ilmoituksenvaraisuuden tarkoituksena olisi helpottaa turvallisuussäätelyn noudattamisen valvontaa edellyttämällä matkustajien kuljettamista harjoittavilta toimijoilta viimesijaista ilmoitusta silloin, kun matkustajien kuljettaminen kansallisen säätelyn piiriin kuuluvalla ilma-aluksella ei muutoin olisi minkään toimintaa koskevan luvanvaraisuuden tai ilmoitusvelvollisuuden piirissä. Kansallisen säätelyn mukainen lentotoimintalupavaatimus on pääosin kumottu EU-säätelyn kanssa päällekkäisenä nykyistä ilmailulakia säädettäessä.

Siviili-ilmailun turvallisuutta ja kaupallista lentoliikennettä koskeva sääntely on pääosin harmonisoitu suoraan sovellettavilla EU-asetuksilla, kuten EASA-asetuksella ja sen nojalla annetuilla asetuksilla sekä lentoliikenneasetuksella (EY) 1008/2008. EASA-asetuksen uudistuksen myötä kaupallinen toiminta eräillä EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitetuilla ilma-aluksilla on siirtynyt EASA-asetuksen soveltamisalasta Suomen kansallisen säätelyn piiriin jaksossa 2.1 kuvatulla tavalla. Näitä ilma-aluksia, jotka kuuluvat EASA-asetuksen liitteeseen I ja joilla harjoitettava kaupallinen toiminta on siirtynyt EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, ovat historialliset ilma-alukset, entiset sotilasilma-alukset sekä näiden ilma-alusten jäljitelmät (liitteen kohdan 1 alakohdat a, d ja g). Kansallisen säätelyn alaan kuuluvat myös muut EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitettut sekä EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettut ilma-alukset, mutta ilmoitusvelvollisuus koskisi vain ilma-aluksia, joilla harjoitettava kaupallinen toiminta on EASA-asetuksen uudistuksen yhteydessä siirtynyt kansallisen säätelyn alaan. Muutoksen tarkoituksena olisi kuitenkin säätää ilmoitusvelvollisuus koskemaan kaikkea näillä ilma-aluksilla tehtävää lentotoimintaa, jossa kuljetetaan matkustajia. Ilmoitusvelvollisuutta ei siis rajattaisi koskemaan pelkästään kaupallista lentotoimintaa.

Lentoliikenteen harjoittamisesta ja siinä edellytettävistä toimiluvista säädetään lentoliikenneasetuksessa. Asetuksen edellyttämän liikennelupavaatimuksen ulkopuolella on lentoliikenne, jota harjoitetaan moottorittomilla ilma-aluksilla taikka ultrakevyillä ilma-aluksilla, sekä paikallisennot eli lennot, joilla lentoonlähtö ja lasku tapahtuvat samalla lentopaikalla.

Ehdotetussa *2 momentissa* säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettun lentotoiminnan harjoittamisesta. Määräyksenantovaltuu-

den antaminen Liikenne- ja viestintävirastolle olisi perusteltua lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen valvonnan tehostamiseksi. Määräyksenantovaltuus vastaisi pääosin nyt kumottavassa vanhan ilmailulain (1194/2009) 69 §:ssä säädettyä määräyksenantovaltuutta kansallisen lentotoimintaluvan alaisen toiminnan osalta. Määräyksenantovaltuus koskisi siten vain tiettyjä lentotoiminnan harjoittamisen osa-alueita. Määräykset voivat koskea ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajan organisaatiota ja henkilöstöä, ilmoituksenvaraiseen toimintaan käytettävää kalustoa, turvallisuudenhallintajärjestelmää, lentokäsikirjaa tai toimintakäsikirjaa, toimintamenetelmiä, toiminnan rajoituksia sekä taloudellisia toimintaedellytyksiä. Ehdotetun 2 momentin lista määräyksenantovaltuuden sisällöstä olisi tyhjentävä. Muutoksen tarkoituksena ei olisi velvoittaa Liikenne- ja viestintävirastoa antamaan ilmoituksenvaraista toimintaa koskevia määräyksiä, vaan määräysten antaminen olisi Liikenne- ja viestintäviraston omassa harkinnassa 128 §:n mukaisin rajoituksin. Määräyksenantovaltuutta tulisi käyttää vain, jos se on tarpeellista 1 momentin mukaisen lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen kannalta.

129 a §. Soveltamisala. Lentomiehistöön pätevyyskysymyksiä ja koulutusta koskevat säännökset on pääasiassa siirretty ilmailulaista liikenteen palveluista annetun lain nykyiseen 14 lukuun (HE 145/2017 vp). Tässä yhteydessä luvun soveltamisalaa ei ole tarkennettu, vaikka liikenteen palveluista annetun lain ja ilmailulain yleinen soveltamisala ei kaikilta osin ole vastaava ja säännösten soveltamisalaa ei ole tarkoitettu muutettavaksi. Luvun soveltamisalan selkeyttämiseksi ehdotetaan uutta 129 a §:ää, jolla tarkennettaisiin, että lukua sovellettaisiin ilmailulain soveltamisalaa vastaavalla tavalla ilmailussa Suomen alueella, jollei Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu. Soveltamisalan täsmennys olisi tarpeen erityisesti kansallisille ilma-aluksille, joilla harjoitetaan pääasiassa muuta kuin liikenteen palvelun käsitteen alaan lukeutuvaa ilmailua. Uuden 129 a §:n nojalla selvennettäisiin, että säännöksiä sovellettaisiin vastaavasti kuin ennen niiden siirtoa ilmailulaista liikenteen palveluista annettuun lakiin.

130 §. Lentäjä, matkustamomiehistöön jäsen ja kauko-ohjaaja. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi nimenomainen viittaus tarkastuslentäjän valtuutukseen sekä tarkennus siitä, että ohjaamomiehistöön jäsenillä sekä muilla ilmailuradiota käyttävillä henkilöillä on oltava rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus. Samalla pykälän 1 momenttiin tehtäisiin kielellinen korjaus. Pykälän nykyinen 2 momentti, jota ei ole saatettu voimaan, ehdotetaan kumottavaksi EU-sääntelyn kanssa päällekkäisenä. Uutena 2 momenttina ehdotetaan säädettäväksi informatiivinen viittaus miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajaa ja käyttäjää koskeviin pätevyys- ja rekisteröimisvaatimuksiin EU-sääntelyssä.

130 §:n 1 momenttiin lisättäisiin nimenomainen maininta tarkastuslentäjän valtuutuksesta. Tarkastuslentäjän valtuutuksen vaatimuksista ja toimimisesta tarkastuslentäjänä säädetään lentomiehistöasetuksen liitteen I (osa FCL) K luvussa. Kansallisen sääntelyn piirissä olevasta tarkastuslentotoiminnasta määrätään Liikenne- ja viestintäviraston antamassa kansallista tarkastuslentäjän valtuutusta koskevassa määräyksessä PEL M2-16. Tarkastuslentäjän valtuutus poikkeaa muista lentäjän luvista siltä osin, että tarkastuslennon vastaanottaminen ja tarkastuslentolausunnon antaminen liittyvät julkiseen hallintotehtävään. Ne ovat osa lentäjän osaamisen arviointia, jonka perusteella lentäjälle myönnetään lupa, jatketaan olemassa olevan luvan voimassaoloa tai uusitaan vanhentunut lupa.

Tarkastuslentäjän tehtävä oli aiemmin mainittu ilmailulaissa nimenomaisesti, mutta sittemmin laissa on siirrytty yleisempään viittaukseen lentäjän luvasta ja lupaan liittyvistä kelpuutuksista. Tämä on johtanut siihen, että tarkastuslentäjän tehtävää ei ole mainittu erikseen lain 203 §:ssä, jossa säädetään julkista valtaa käyttävän henkilön vastuusta. Nyt esitettävällä muutoksella tehtäisiin näkyväksi tarkastuslentäjän tehtävän luonne julkisena hallintotehtävänä ja siihen liittyvä

valtion vastuu. Tarkastuslentäjä toimii tehtävässään virkavastuulla, ja valtio vastaa tarkastuslentäjän tehtävässään mahdollisesti aiheuttamista vahingoista.

130 §:n 1 momenttiin lisättäisiin myös tarkennus siitä, että ohjaamomiehistön jäsenillä sekä muilla ilmailuradiota käyttävillä henkilöillä on oltava rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus. Radiopuhelimenhoitajan kelpuutus vaaditaan Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön 37 artiklan mukaisesti kaikilta, jotka käyttävät ilma-aluksessa tai maassa olevaa ilmailuradioasemaa. Kelpuutukset jaetaan kahteen luokkaan, joista yleisen radiopuhelimenhoitajan kelpuutuksen haltija saa hoitaa radiopuhelinliikennettä millä tahansa ilma- tai maa-asemalla. Rajoitetun radiopuhelimenhoitajan kelpuutuksen haltija saa hoitaa radiopuhelinliikennettä sellaisilla ilma- ja maa-asemilla, jotka toimivat yksinomaan siirtyvän ilmailuviestipalvelun (*aeronautical mobile service*) tai satelliittipohjaisen siirtyvän ilmailuviestipalvelun (*aeronautical mobile-satellite service*, AMSS) käyttöön varatuilla taajuuksilla, kun lähettimen käyttäminen edellyttää vain yksinkertaisten ulkoisten kytkimien käyttöä. Ilmailuradiota käyttäviltä henkilöiltä, kuten lentomiehistöltä, lennonvarmistushenkilöstöltä, ilma-alusten huoltohenkilöstöltä sekä lentopaikkojen merkinantajilta ja tarvittaessa kunnossapitohenkilöstöltä, vaaditaan rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus. Lennonvarmistus- ja huoltohenkilöstön sekä muiden ilmailulain soveltamisalaan kuuluvien ilmailuradion käyttäjien osalta asiaa koskevat säännökset sisältyvät ilmailulakiin.

Jo ennen tätä tekstimuutosta rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus on tulkittu lentäjän tai kauko-ohjaajan lupaan liittyväksi kelpuutukseksi, jonka kelpoisuusvaatimuksista Liikenne- ja viestintävirasto on puolestaan antanut tarkemmat viranomaismääräykset 131 §:n 5 momentissa olevan määräyksenantovaltuuden perusteella.

Koska radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimuksista merenkulussa on kuitenkin säädetty erikseen lain 104 §:ssä sekä 107 §:ssä, vastaava säännös on katsottu aiheelliseksi lisätä lakiin selkeyden vuoksi myös ilmailun osalta. EU-lainsäädännössä radiopuhelimenhoitajan kelpuutuksesta ei ole säännöksiä, vaan sitä pidetään kansallisena kelpuutuksena.

Liikenteen palveluista annetun lain piiriin kuuluvia muita ilmailuradion käyttäjiä kuin ohjaamomiehistön jäseniä voivat olla myös esimerkiksi miehittämättömien ilma-alusten kauko-ohjaajat, jos heidän on tarpeen käyttää ilmailuradiota saadakseen yhteyden miehitetyn ilmailun toimijoihin.

Pykälän 2 momentti esitetään kumottavaksi EU-säätelyn kanssa päällekkäisenä. Nykyinen säännös ilma-aluksen kauko-ohjaajan luvasta on osa kauko-ohjatun lentotoiminnan yleistyessä ilmailulakiin luotuja lupasäännöksiä, jotka on säädetty tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana. Voimaansaattavaa valtioneuvoston asetusta ei ole annettu, eikä nykyinen 2 momentti siten ole voimassa.

Nykyisen 2 momentin soveltamisala olisi toissijainen suhteessa EASA-asetuksen nojalla säädettyihin miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajan pätevyysvaatimuksiin. Pätevyysvaatimukset miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajalle ovat tulleet sovellettaviksi nykyisen 2 momentin säätämisen jälkeen. EASA-asetuksen nojalla säädettyjen kauko-ohjaajan pätevyysvaatimuksien soveltamisala on kattava, eikä nykyisen 2 momentin voimaansaattamiselle ole arvioitu olevan tarvetta sen ulkopuolelle rajautuvaa valtion ilmailua koskien. Edellä kuvatuista syistä johtuen pykälä esitetään kumottavaksi tarpeettomana ja EU-säätelyn kanssa päällekkäisenä.

Miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajan pätevyysvaatimuksista säädetään nykyisin EASA-asetuksen nojalla annetussa miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa, erityisesti sen 8 artiklassa.

133 a §. Miehistö kortti. Miehistö kortilla tarkoitetaan lentoyhtiöiden palveluksessa olevalle ohjaamo- ja matkustamohenkilökunnalle myönnettävää todistusta, joka helpottaa liikkumista ICAO:n jäsenvaltioiden lentokentillä. Lentomiehistöä koskevat säännökset on pääasiassa siirretty ilmailulaista liikenteen palveluista annetun lain nykyiseen 14 lukuun (HE 145/2017 vp). Tässä yhteydessä miehistö korttia koskeva säännös on jäänyt ilmailulakiin, vaikka lentomiehistöä pääosin säädetään muutoin liikenteen palveluista annetun lain 14 luvussa. Sääntelyn selkeyttämiseksi säännös siirrettäisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin uudeksi 133 a §:ksi ja kumottaisiin ilmailulaista. Säännöksen sisältö vastaisi ilmailulain 156 §:ää.

180 §. Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos liikennettä valvovina viranomaisina. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi *uusi 2 momentti*, jolla säädettäisiin poliisin valvontatehtävistä miehittämättömän ilmailun osalta. Samalla tehtäisiin tarvittavat muutokset pykälän otsikkoon ja 1 momenttiin.

Miehittämättömän ilmailun valvonta kuuluu jo nykyään poliisin tehtäviin siltä osin kun kyse on poliisilaissa tarkoitetusta yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämisestä tai siihen liittyvän rikollisuuden ennalta estämisestä. Lisäksi poliisilain 2 luvun 11 a §:ssä on säädetty poliisin toimivallasta puuttua poliisitehtävillä miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun. Liikenteen palveluista annettuun lakiin nyt ehdotettavan 266 a §:n myötä miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajalle asetettujen keskeisten vaatimusten rikkominen sanktioitaisiin miehittämättömän ilma-alustoimintaa koskevana ilmailurikkomuksena. Liikenteen palveluista annetun lain 180 §:n mukaan poliisin valvontatehtävät liikenteen palveluista annetun lain noudattamisen osalta rajoittuvat kuitenkin vain tieliikenteeseen. Myös miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajalle asetettujen vaatimusten noudattamisen valvonta olisi kuitenkin tarkoituksenmukaista osoittaa poliisille, eikä 178 §:n mukaisena yleisenä valvontaviranomaisena toimivalle Liikenne- ja viestintävirastolle. Kauko-ohjaajalle asetettujen vaatimusten noudattamisen valvonta kuuluisi yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämisenä sekä siihen liittyvänä rikos- torjuntana siten poliisin tehtäviin, ellei poliisin tehtäviä olisi rajattu 180 §:ssä vain tieliikenteeseen. Näin ollen 180 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että poliisi valvoisi omalla tehtäväalueellaan myös miehittämättömän ilmailua. Ehdotuksella ei siis olisi tarkoitus muuttaa viranomaisten yleistä toimivallanjakoa liikenteen valvonnan osalta.

Kauko-ohjaajan pätevyys- ja ikärajavaatimukset sekä miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän rekisteröitymisvaatimukset perustuvat EU-sääntelyyn, ja niistä on säädetty tarkemmin EASA-asetuksen nojalla annetussa miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa. EASA-asetus on määritellyt liikenteen palveluista annetun lain 120 §:n 1 momentin 2 kohdassa. Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain 135 a §:ssä on säädetty kansallinen poikkeus miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan vähimmäisikävaatimuksista, ja nyt ehdotetussa 266 a §:ssä säädettäisiin miehittämättömän ilma-alustoimintaa koskevasta ilmailurikkomuksesta.

Koska pykälässä säädettäisiin jatkossa myös muusta kuin tieliikenteen valvonnasta, olisi pykälän otsikosta poistettava viittaus tieliikenteeseen. Pykälän 1 momentin sisältöä ei olisi kuitenkaan tarkoitus muuttaa, ja siksi siihen puolestaan lisättäisiin maininta tieliikenteestä. Voimassa olevan pykälän otsikossa ja 1 momentissa on vakiintuneen käytännön vastaisesti kirjoitettu Rajavartiolaitos pienellä alkukirjaimella. 1 momenttiin ja pykälän otsikkoon tehtäisiin lisäksi kielellinen korjaus, jolla Rajavartiolaitoksen kirjoitusasu muutettaisiin alkamaan isolla kirjaimella.

194 a §. *EASA-asetuksessa ja lentoliikenneasetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomais-* Pykälässä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto toimii EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa sekä lentoliikenneasetuksessa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena. EASA-asetus ja lentoliikenneasetus on määritelty liikenteen palveluista annetun lain 120 §:n 1 momentissa. EASA-asetuksen nojalla on annettu esimerkiksi miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetus, jossa säännellään miehittämättömien ilma-alusten kauko-ohjaajien pätevyydestä.

Kyse olisi lakiteknisestä täsmennyksestä, jolla selkiytettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuutta EU-sääntelyn osalta. Liikenne- ja viestintävirasto on nimetty EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen asetusten osalta toimivaltaiseksi viranomaiseksi ilmailulain 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa. EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin viitataan kuitenkin myös liikenteen palveluista annetussa laissa, joten Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuudesta olisi syytä säätää myös tässä laissa.

203 §. *Julkista valtaa käyttävän henkilön vastuu.* Pykälän 1 momenttiin ehdotettu muutos liittyy 130 §:n muutokseen ja sen vahvistamiseen, että lentäjien osaamista arvioiva tarkastuslentäjä hoitaa julkista hallintotehtävää ja kantaa tehtävästä virkavastuun. Ehdotetaan, että pykälän 1 momentissa lueteltujen julkista hallintotehtävää hoitavien henkilöiden joukkoon lisättäisiin liikenteen palveluista annetun lain 130 §:ssä tarkoitettu tarkastuslentäjä. Tarkastuslentäjä on rinnastettavissa momentissa jo mainittuun rautatieliikenteen kuljettajan näytöt vastaanottavaan 89 §:ssä tarkoitettuun näytön vastaanottajaan. Lisäksi pykälään tehtäisiin selkeyttävä kielellinen korjaus.

242 §. *Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen.* Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättävän uusi 3 kohta, jossa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos luvan haltija ei noudata liikennöintiluvan perusteena olevaa lentoliikennesopimusta tai muuta kansainvälistä velvoitetta. Nykyisestä 2 momentin 3 kohdasta tulisi uusi 4 kohta. Sääntelyn selkeyttämiseksi säännös siirrettäisiin liikenteen palveluista annetun lain 242 §:ään ja kumottaisiin ilmailulaista. Säännöksen sisältö vastaisi ilmailulain 148 §:n 1 momentin 5 kohtaa.

Lisäyksen johdosta myös pykälän 4 momenttiin lisättäisiin maininta uudesta 2 momentin 3 kohdasta.

249 §. *Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa.* Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, jonka perusteella olisi mahdollista kieltää tai rajoittaa toistaiseksi tai väliaikaisesti sellaista liikenteen palveluista annetun lain 13 tai 14 luvussa tarkoitettua ilmailuun liittyvää toimintaa, jonka harjoittamiseen riittää ilmoitus. Momentti vastaisi pääosin ilmailulain 148 §:ssä säädettyä ilmoituksenvaraisen toiminnan kiello-oikeutta. Toiminnan kieltämisen edellytykset vastaisivat lain 242 §:ssä säädettyjä luvan peruuttamisen edellytyksiä.

Ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumista koskevalla säännöksellä halutaan selkeästi tuoda esille viranomaisen oikeus kieltää toiminta, vaikka toiminnan käynnistämiseen ei tarvittaisi viranomaisen lupaa. Viranomaisten on kyettävä varmistamaan toiminnan turvallisuus, mikä edellyttää, että ilmoituksenvaraiseen toimintaan kohdistuvan valvonnan toteuttamiseksi on taattava riittävät keinot puuttua toimintaan.

Lain 127 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi sallia, että lentotyötä saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi 135 §:n perusteella sallia, että 1 momentissa

tarkoitettua koulutusta saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos vastaavaa koulutustoimintaa saa Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa ja jos luvan myöntäminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Eräät Euroopan unionin asetukset mahdollistavat tiettyjen ohjaamomiehistön lupakirjojen ja kelpuutusten kouluttamisen ilmoituksenvaraisesti ilman lentokoulutuslupaa, ja vastaava mahdollisuus on otettu käyttöön myös kansallisesti.

251 §. *Lentotoimintaluvan tai liikennöintiluvan raukeaminen.* Pykälässä säädettäisiin jatkossa myös 123 §:ssä tarkoitetun lentotoimintaluvan raukeamisesta. Lentotoimintaluvan raukeamista koskeva sääntely on ollut aiemmin ilmailulain 150 §:ssä, mutta koska lentotoimintaluvista säädetään nykyisin liikenteen palveluista annetussa laissa, olisi niiden raukeamista koskeva sääntely syytä siirtää liikenteen palveluista annetun lain 251 §:ään.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 kohta, jonka mukaan lentotoimintalupa tai liikennöintilupa raukeaa myös, jos luvanhaltija lopettaa tai keskeyttää lentotoimintansa. Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaan 1 momentissa tarkoitettu lupa raukeaa vain, jos luvanhaltija ei ole osoittanut Liikenne- ja viestintäviraston asettamassa määräajassa, että hän edelleen täyttää luvan saamisen toiminnalliset ja taloudelliset edellytykset tai että liikenteen keskeyttäminen johtuu sellaisista poikkeuksellisista seikoista, joihin lentotoimintaluvan tai liikennöintiluvan haltija ei ole voinut vaikuttaa.

Muutokset vastaisivat pääosin tällä esityksellä kumottavaa ilmailulain 150 §:n 2 kohtaa. Poiketen voimassa olevasta sääntelystä, 2 momentin säännös liittyen Liikenne- ja viestintäviraston asettamaan kuuden kuukauden määräaikaan soveltuisi kuitenkin myös 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuihin tilanteisiin, eli kun luvanhaltija ei ole ollenkaan ryhtynyt harjoittamaan lentotoimintaa tai käyttämään liikenneoikeuksia saamansa lentotoimintaluvan tai liikennöintiluvan ehtojen mukaisesti.

256 §. *Oikaisuvaatimus.* Pykälän 2 momenttia ehdotetaan tarkennettavaksi siltä osin, kun se koskee henkilöluvan hakijan tai haltijan oikeutta vaatia oikaisua 135 §:ssä tarkoitettua lentomiehistön koulutustoimintaa harjoittavan toimijan antamaan lausuntoon tai päätökseen. Henkilöluvan hakijan tai haltijan oikeus vaatia oikaisua koskee nykyisen 2 momentin sanamuodon nojalla koulutustoiminnan harjoittajan lausuntoja tai päätöksiä silloin, kun koulutusta harjoittavalle on myönnetty 135 §:ssä tarkoitettu koulutuslupa. Liikenne- ja viestintävirasto voi 135 §:n 2 momentin nojalla sallia koulutustoiminnan harjoittamisen myös ilmoituksenvaraisesti.

Momenttia täsmennettäisiin lisäämällä nimenomainen maininta henkilöluvan hakijan tai haltijan oikeudesta vaatia oikaisua koulutustoimintaa harjoittavan lausuntoon tai päätökseen myös silloin, kun Liikenne- ja viestintävirasto on 135 §:n 2 momentin nojalla sallinut koulutustoiminnan ilmoituksenvaraisesti. Koulutustoimintaa koskeva muutoksenhakumenettely olisi näin ollen henkilöluvan hakijan tai haltijan näkökulmasta yhdenmukainen riippumatta siitä, toimiiko koulutusorganisaatio 135 §:ssä tarkoitetun luvan vai ilmoituksenvaraisuuden nojalla.

Lisäyksen johdosta myös 135 §:ssä tarkoitetun ilmoituksenvaraisen koulutustoiminnan harjoittajan antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen saisi vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen haettaisiin muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa säädetään.

Lisäksi momenttiin tehtäisiin kielellinen korjaus.

266 §. *Luvaton lentotoiminta.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi mahdollisuus tuomita luvattomasta lentotoiminnasta sakkorangaistus paitsi erityislentotoiminnan harjoittamisesta ilman vaadittavaa lupaa, myös ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisesta vaadittavaa ilmoitusta tekemättä sekä miehittämättömän ilmailutoiminnan harjoittamisesta ilman toiminnalta vaadittavaa lupaa tai ilmoitusta. Lisäksi rikkomukseen sisällytettäisiin ehdotetulla 128 §:llä säädettyä viimesijaisen kansallisen matkustajien kuljettamista koskevan ilmoitusvelvollisuuden tai siihen liittyvien Liikenne- ja viestintäviraston antamien tarkempien määräyksien noudattamisen laiminlyönti.

Erityislentotoiminnan lupa- ja ilmoitusvaatimuksista säädetään lentotoiminta-asetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdassa. Lentotoiminta-asetuksen mukaan ilmoituksenvaraista on kaupallinen erityislentotoiminta lentokoneilla ja helikoptereilla sekä muu kuin kaupallinen lentotoiminta, mukaan lukien ei-kaupallinen erityislentotoiminta, vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla. Lupa vaaditaan asetuksen mukaan suuririskiseen kaupalliseen erityislentotoimintaan. Tällä tarkoitetaan toimintaa sellaisella alueella, jolla maassa olevien kolmansien osapuolten turvallisuus todennäköisesti vaarantuisi hätätilanteessa, tai toimivaltaisen viranomaisen määräyksen perusteella muuten kaupallista erityislentotoimintaa, joka erityisluonteensa ja paikallisen ympäristönsä vuoksi aiheuttaa huomattavia riskejä varsinkin maassa oleville kolmansille osapuolille.

Miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti rekisteröintivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tehtävä ilmoitus vaaditaan niin sanottujen standardiskenaarioiden mukaiseen miehittämättömään ilmailuun keskisuuren toimintariskin toimintakategoriassa "erityinen". Muuhun kuin standardiskenaarion mukaiseen toimintakategorian "erityinen" mukaiseen toimintaan edellytetään toimintalupa. Toimintalupaa tai ilmoitusta ei kuitenkaan vaadita, jos miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjällä on erillinen kevyen miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän hyväksyntätodistus (LUC) tai jos toimintaa harjoitetaan asetuksen 16 artiklan mukaisen luvan saaneessa lennokkikerhossa tai -yhdistyksessä.

Siviili-ilmailun turvallisuutta koskevassa EU-säätelyssä on lisääntynyt sääntelytapa, jossa joustava ilmoitusvelvollisuus korvaa toiminnan luvanvaraisuutta. Kun toiminta on luvanvaraisuudesta vapaata, turvallisuussäätelyn valvonta perustuu ennakollisen lupavalvonnan sijasta toimijoiden tekemien ilmoitusten seurantaan. Näin ollen turvallisuussäätelyn valvonnan kannalta ratkaisevaksi muodostuu toimijoiden ilmoitusvelvollisuuden noudattaminen, kun toiminta itsessään ei edellytä ennakollista viranomaishyväksyntää lupaharkinnan muodossa.

EASA-asetuksen 131 artiklan nojalla jäsenvaltioiden on säädettävä asetuksen ja sen nojalla annettujen säädösten rikkomiseen sovellettavista tehokkaista, oikeasuhtaisista ja varoittavista seuraamuksista. Sekä lentotoiminta-asetus että miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetus on annettu EASA-asetuksen nojalla. Kun ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamiseen kohdistuva turvallisuuden valvonta perustuu keskeisesti toimijoiden omiin ilmoituksiin, olisi keskeisimpien toimijoita koskevien ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyönnin sanktioiminen luvaton lentotoimintaa koskeväksi rikkomukseksi tehokas, tarkoituksenmukainen, oikeasuhtainen ja varoittava seuraamus.

Ehdotetulla 128 §:llä säädetäisiin uudesta viimesijaisesta lentotoimintailmoituksesta. Ilmoitus olisi kansallinen ja lentoliikenneasetuksen mukaiseen liikennelupaan sekä 127 §:ssä tarkoitettuun lentotyölupaan nähden viimesijainen vaatimus, joka tulisi sovellettavaksi vain liikenteen palveluista annetun lain soveltamisalaan kuuluvassa matkustajien kuljettamisessa siltä osin kuin toimintaa harjoitetaan EASA-asetuksen liitteen I a, d tai g kohdassa tarkoitettua ilma-aluksella eikä toiminta edellytä lentoliikenneasetuksen mukaista liikennelupaa tai 127 §:ssä tarkoitettua

lentotöylupaa eikä Euroopan unionin asetuksesta tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu. Näitä ilma-aluksia ovat historialliset ilma-alukset, entiset sotilasilma-alukset sekä niiden jäljitelmät.

266 a §. *Miehittämätöntä ilma-alustoimintaa koskevat rikkomukset.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi uudesta rikkomuksesta, joka koskisi miehittämättömän ilma-aluksen ohjaamista tai käyttöä vastoin keskeisimpiä kauko-ohjaajalta tai käyttäjältä edellytetyjä vaatimuksia.

Miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän rekisteröitymisvaatimuksista ja kauko-ohjaajan pätevyys- ja vähimmäisikävaatimuksista säädetään miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa, johon viitattaisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettavalla uudella 130 §:n 2 momentilla. Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain 135 a §:ssä säädetään kansallisesta poikkeuksesta kauko-ohjaajan ikärajavaatimukseen. Kansallisen poikkeuksen mukaisesti toimintakategoriaan ”avoin” kuuluvan miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan vähimmäisikä on Suomessa 12 vuotta ja toimintakategoriaan ”erityinen” kuuluvan miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan vähimmäisikä 15 vuotta. Toimintaa miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä koskevan EU-säätelyn tarkoituksena on edistää ilmailun korkeaa turvallisuustasoa ja mahdollistaa miehittämättömien ilma-alusten turvallinen käyttö. Näiden tavoitteiden edistämiseksi keskeisimpien kauko-ohjaajaan kohdistuvien vaatimusten vastainen kauko-ohjaaminen sekä keskeisimpien käyttäjään kohdistuvien vaatimusten vastainen käyttäminen olisi rikkomuksena sanktioitava, kun vaatimuksia rikotaan tahallaan tai törkeästä tuottamuksesta. Rikkomuksista säädettäisiin liikenteen palveluista annetussa laissa, koska lakiin on keskitetty ilma-aluksen ohjaamiseen liittyviä pätevyysvaatimuksia koskevat säännökset.

EU:n siviili-ilmailun turvallisuutta koskevan EASA-asetuksen 131 artiklan nojalla jäsenvaltioiden on säädettävä asetuksen ja sen nojalla annettujen säädösten rikkomiseen sovellettavista tehokkaista, oikeasuhtaisista ja varoittavista seuraamuksista. Miehittämätöntä ilmailua koskevan EU-säätelyn turvallisuustavoitteiden sekä muiden ilmatilan käyttäjien ja yleisön turvallisuuden näkökulmasta on keskeisintä, että miehittämättömien ilma-aluksien kauko-ohjaajat ja käyttäjät noudattavat heitä koskevia pätevyys-, vähimmäisikä- ja rekisteröitymisvaatimuksia. Miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaaja, joka ei täytä täytäntöönpanoasetuksen 8 artiklassa säädettyä pätevyysvaatimusta tai säädettyä vähimmäisikävaatimusta tai miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjä, joka ei ole rekisteröitynyt ollessaan siihen 14 artiklan nojalla velvollinen, olisi omiaan aiheuttamaan menettelyllään vaaraa muille ilmatilan käyttäjille. Ilmailussa tällaiseen vaaraan liittyy poikkeuksetta vakava hengen tai terveyden uhka. Sakkouhkaisen rikkomuksen arvioidaan olevan riittävä, oikeasuhtainen, tehokas ja varoittava seuraamus sen varmistamiseksi, että kauko-ohjaajat ja miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjät noudattavat säädettyjä pätevyys-, vähimmäisikä- ja rekisteröitymisvaatimuksia, jotka ovat turvallisen toiminnan kannalta keskeisimpiä.

Miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan pätevyysvaatimuksista säädetään EASA-asetuksen nojalla annetussa miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa. Täytäntöönpanoasetuksen 8 artiklassa säädetään miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien kauko-ohjaajan pätevyysvaatimuksista, jotka määräytyvät sen riskikategorian perusteella, johon toiminta kuuluu. Miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan vähimmäisiästä Suomessa säädetään liikenteen palveluista annetun lain 135 a §:ssä. Täytäntöönpanoasetuksen 14 artiklassa säädetään miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän velvollisuudesta rekisteröityä sekä menettelystä rekisteröityessä. Miehittämättömän ilma-aluksen ja kauko-ohjaajan määrittämisestä säädetään EASA-asetuksen 3 artiklan 30 ja 31 kohdissa. Miehittämättömällä ilma-alusjärjestelmällä tarkoitetaan miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen mu-

kaisesti miehittämätöntä ilma-alusta ja sen kauko-ohjaukseen tarvittavaa laitteistoa. Valtion ilmailu ei kuulu EASA-asetuksen tai miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen soveltamisalaan.

Rikkomukseen voisi syyllistyä vain silloin, kun kauko-ohjaajaa tai miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjää koskee pätevyys-, vähimmäisikä- tai rekisteröitymisvaatimus miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen nojalla. Rikkomuksessa sovellettaisiin yleisiä rangaistusvastuun edellytyksiä, eikä viittätoista vuotta nuoremmalle voitaisi siten asettaa rangaistusvastuuta. Näin ollen esimerkiksi liikenteen palveluista annetun lain 135 a §:ssä säädettyjen vähimmäisikärajojen vastaisesta toiminnasta ei voisi käytännössä joutua rangaistusvastuuseen, sillä kansallisen poikkeuksen vuoksi ikärajat koskevat Suomessa vain alle 15 vuotiaita. Syyttäjät tai tuomioistuimet voisi, katsoessaan sen tarpeelliseksi, varata rikkomusta käsitellessään Liikenne- ja viestintävirastolle tilaisuuden tulla kuulluksi vastaavasti kuin mitä ilmailulain 180 §:ssä ilmailurikkomuksen käsittelystä säädetään.

7.4 Laki sähköisen viestinnän palveluista

265 §. Pätevyyden osoittaminen. Pykälän 5 momenttia ehdotetaan muutettavaksi. Kyseessä olisi tekninen muutoskorjaus. Ilmailuradioviestinnässä vaaditusta pätevyydestä eli rajoitetusta radiopuhelimenhoitajan kelpuutuksesta säädetään lennonvarmistus- ja huoltohenkilöstön sekä lentoasemilla toimivien merkinantajien osalta ilmailulaissa. Lentomiehistön osalta vastaavat säännökset sisältyvät liikenteen palveluista annettuun lakiin.

7.5 Rikoslaki

1 §. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Pykälän 2 momentin 2 kohtaa ehdotetaan päivitettäväksi siten, että kohtaan lisättäisiin viittaukset liikenteen palveluista annetun lain 13 ja 14 lukuihin, EU:n siviili-ilmailun turvallisuutta koskevaan EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin asetuksiin sekä EU:n siviili-ilmailun turvaamista koskevaan turva-asetukseen ja sen nojalla annettuihin asetuksiin. Säännöksen sisältöä tai tekotapoja ei muutettaisi muilta osin. Lisäksi edellytettäisiin edelleen, että teko olisi omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Pykälän yhtenäisyyden vuoksi momentissa olisi yhä yhtä yleisluontoinen viittaus lakiin kuin muissa eri liikennemuotoja koskevissa pykälän momenteissa, joita tässä yhteydessä ei ole tarkoitus muuttaa. Ehdotetun muutoksen jälkeen liikenneturvallisuuden vaarantaminen voitaisiin lukea syyksi ilma-aluksen ohjaajalle, miehistön jäsenelle tai muussa lentoturvallisuustehtävässä toimivalle ilmailulain rikkomisen lisäksi myös liikenteen palveluista annetun lain 13 tai 14 luvun, EASA-asetuksen tai sen nojalla annettujen asetusten, taikka turva-asetuksen tai sen nojalla annettujen asetusten rikkomisesta pykälän 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Siviili-ilmailun turvallisuussääntely on kehittynyt voimassa olevan 2 kohdan säätämisen jälkeen siten, että valtaosa siviili-ilmailun turvallisuutta koskevista säännöksistä on harmonisoitu EU:ssa suoraan sovellettavilla EASA-asetuksella ja turva-asetuksella tai niiden nojalla annetuilla komission asetuksilla. Lisäksi ilmailulaista on siirretty luvanvaraista lentotoimintaa ja lentomiehistön pätevyys- ja koulutusta koskevia säännöksiä liikenteen palveluista annetun lain II osan 13 ja 14 lukuihin. Ilmailulakia ja liikenteen palveluista annettua lakia sovelletaan ilmailussa vain siltä osin, kun suoraan sovellettavasta Euroopan unionin asetuksesta ei muuta johdu. Edellä kuvatuista syistä johtuen 2 kohdassa yksilöityä siviili-ilmailun säännöstöä, jossa säädettyjen velvollisuuksien rikkomiseen tai laiminlyöntiin rangaistussäännöstä sovelletaan, tulisi päivittää vastaamaan nykyistä oikeustilaa säädöksistä, joissa säädetään siviili-ilmailun turvallisuuden vaikuttavasta toiminnasta ja lentoturvallisuustehtävässä toimivien velvollisuuksista.

Ilmailulain tai liikenteen palveluista annetun lain ja niiden nojalla annettujen määräysten rikkomiseen voisi syyllistyä sotilasilmailussa, valtion ilmailussa taikka lennolla historiallisella ilma-aluksella, harrasterakenteisella tai kevyellä ilma-aluksella, jotka on tarkemmin kuvattu EASA-asetuksen liitteessä I. EASA-asetusta ja sen nojalla annettuja komission asetuksia sovelletaan esimerkiksi miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajaan, lennonjohtajaan ja suurimpaan osaan lentäjistä. Turvatarkastusta koskevista vaatimuksista on puolestaan säädetty turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa.

Esimerkiksi EASA-asetuksen nojalla annetun lentotoiminta-asetuksen IV liitteen CAT.GEN.MPA.100 kohdassa määritellään miehistön velvollisuudet lennolla. Näihin kuuluu muun muassa velvollisuus ilmoittaa toimintahäiriöistä tai puutteista, jotka miehistön käsityksen mukaan voivat vaikuttaa ilma-aluksen lentokelpoisuuteen sekä velvollisuus noudattaa työ- ja lepoaikoja. Jos miehistön jäsen ei toimisi näiden EU-sääntelyyn perustuvien velvoitteidensa mukaisesti, voisi hän syyllistyä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. EU-sääntelyyn perustuvat myös lentosäännöt eli esimerkiksi yleiseen ilmailuliikenteeseen sovellettavat väistämissäännöt. Ilmailun väistämissääntöjen tai vähimmäislentokorkeutta koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen olisi rangaistavaa EASA-asetuksen nojalla säädetyn SERA-asetuksen rikkomisena.

Liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voisi näin ollen syyllistyä esimerkiksi lentäjä joka ei noudata vähimmäislentokorkeuksia koskevia vaatimuksia tai väistämissääntöjä, maahuolinnan henkilöstö joka ei kiinnitä rahtia vaatimusten mukaisesti, lennonjohtaja joka ohjaa ilma-aluksen kiitotielle jolla on aurasikalustoa, miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaaja joka ei noudata väkijoukon päällä lennättämistä koskevia sääntöjä tai turvatarkastaja joka ei tarkasta henkilöä tai matkatavaroita vaatimustenmukaisesti.

Ilmailulain 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettulla EASA-asetuksella tarkoitetaan yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139. Asetus muodostaa EU:n siviili-ilmailun turvallisuutta koskevan sääntelyn perustan. Seuraavassa taulukossa esitetään EASA-asetuksen nojalla siviili-ilmailun turvallisuudesta annetut komission asetukset.

<i>EASA-asetuksen nojalla annetut komission asetukset (tilanne 11.8.2021):</i>
Komission asetus (EU) 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla.
Komission asetus (EU) 1332/2011, annettu 16 päivänä joulukuuta 2011, ilmatilan käyttöä koskevista yhteisistä vaatimuksista ja toimintamenetelmistä yhteentörmäysten välttämiseksi ilmassa.
Komission asetus (EU) 748/2012, annettu 3 päivänä elokuuta 2012, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristösertifiointia sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden sertifiointia koskevista täytäntöönpano-säännöistä.
Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta.
Komission asetus (EU) 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti.
Komission asetus (EU) 139/2014, annettu 12 päivänä helmikuuta 2014, lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti.
Komission asetus (EU) 452/2014, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2014, kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien lentotoimintaan liittyvien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti.
Komission asetus (EU) 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä.
Komission asetus (EU) 2015/340, annettu 20 päivänä helmikuuta 2015, lennonjohtajien lupakirjoja ja todistuksia koskevista teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EU) N:o 805/2011 kumoamisesta.
Komission asetus (EU) 2015/640, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015, lentotoiminnan lajin mukaisista täydentävistä yksityiskohtaisista lentokelpoisuusvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta.
Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpano-asetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta.
Komission asetus (EU) 2018/395, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2018, ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 216/2008 mukaisesti.
Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1048, annettu 18 päivänä heinäkuuta 2018, ilmatilan käyttöä koskevista vaatimuksista ja toimintamenetelmistä suorituskykyyn perustuvassa navigoinnissa.
Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1976, annettu 14 päivänä joulukuuta 2018, purjelentokoneilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 nojalla.
Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947, annettu 24 päivänä toukokuuta 2019, säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä.

Ajantasainen luettelo EASA-asetuksen nojalla annetuista komission säädöksistä ja niiden voimassa olevasta sisällöstä on saatavilla unionin virallisten säädöskokoelmien lisäksi Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA:n verkkosivuilta: <https://www.easa.europa.eu/regulations>. Liikenne- ja viestintävirasto toimii ilmailulain 3 §:n nojalla EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena.

Ilmailulain 3 §:ssä tarkoitetulla turva-asetuksella tarkoitetaan yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 300/2008. Asetus muodostaa EU:n siviili-ilmailun turvaamista koskevan sääntelyn perustan ja sen nojalla on annettu seuraavassa taulukossa esitetyt siviili-ilmailun turvallisuuteen vaikuttavat komission asetukset.

<i>Turva-asetuksen nojalla annetut komission asetukset (tilanne 24.8.2021):</i>
Komission asetus (EY) N:o 272/2009, annettu 2 päivänä huhtikuuta 2009, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008 liitteessä vahvistettujen siviili-ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täydentämisestä.
Komission asetus (EU) N:o 1254/2009, annettu 18 päivänä joulukuuta 2009, perusteista, joilla jäsenvaltiot saavat poiketa siviili-ilmailun turvaamista koskevista yhteisistä perusvaatimuksista ja ottaa käyttöön vaihtoehtoisia turvatoimenpiteitä.
Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1998, annettu 5 päivänä marraskuuta 2015, yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi.

Ajantasainen luettelo turva-asetuksen nojalla annetuista komission säädöksistä ja niiden voimassa olevasta sisällöstä on saatavilla unionin virallisten säädöskokoelmien lisäksi Euroopan komission verkkosivuilta: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/legislation_en. Liikenne- ja viestintävirasto toimii ilmailulain 3 §:n nojalla turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena.

2 §. Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Pykälän 2 momentin 2 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi 1 §:ää vastaavasti.

Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voisi syyllistyä esimerkiksi lentäjä, joka huomattavasti alittaa sallitun vähimmäislentokorkeuden tai henkilö, joka lastaa ilma-alukseen huomattavan ylipainon. Lisäksi törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voisi syyllistyä esimerkiksi miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaaja, joka lennättää miehittämätöntä ilma-alusta lentoaseman lähellä niin, että siitä aiheutuu vaaraa matkustajaliikenteelle taikka turvatarkastaja, joka ansiotarkoituksessa jättää poistamatta asean matkatavaroista.

Ilmailua koskevaa sääntelyä voidaan kuitenkin rikkoa hyvin monella tavalla siten, että menettely on katsottava erityisen vaaralliseksi. Näitä eri tilanteita ei voida luetella tyhjentävästi ja mainitut ankaroittamisperusteet olisivat ainoastaan esimerkkejä. Ehdotuksessa on siten katsottu välttämättömäksi poiketa muissa yhteyksissä noudatetusta törkeiden tekemuotojen tunnusmerkistöjen laadintatavasta, jossa ankaroittamisperusteet on lueteltu tyhjentävästi (HE 32/1997 vp).

7.6 Laki puolustusvoimista

15 a §. Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen. 15 a §:n 1 momenttiin tehtäisiin pykälän alkuperäistä tarkoitusta toteuttava tarkennus siitä, että Puolustusvoimien toimivaltuus ottaa miehittämätön ilma-alus tilapäisesti haltuunsa 15 a §:n mukaisesti koskisi myös ilmailulain 11 a §:n mukaisia UAS-ilmatilavyöhykkeitä.

15 a §:n tarkoituksena on estää Puolustusvoimien ja maanpuolustuksen kannalta keskeisten kohteiden luvaton tiedustelua ja muita uhkia, ja tätä tarkoitusta varten lainkohdassa on säädetty Puolustusvoimille kattavat toimivaltuudet puuttua miehittämättömien ilma-alusten kulkuun. 15 a §:ssä on viitattu vain ilmailulain 11 §:ään, sillä UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskeva sääntely on otettu ilmailulakiin vasta myöhemmin. Lainsäätäjän tarkoituksena ei ole ollut rajata UAS-ilmatilavyöhykkeitä säännöksen soveltamisalan ulkopuolelle, ja siksi pykälässä olisi syytä viitata myös ilmailulain 11 a §:ään. Muutoksessa olisi siis pohjimmiltaan kyse lain tarkoitusta palvelevasta lakiteknisestä tarkennuksesta.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

8.1 Uudet määräyksenantovaltuudet

Ilmailulakia koskevassa lakiehdotuksessa annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle uusia määräyksenantovaltuuksia seuraavasti:

- Ehdotetun 40 §:n nojalla lentokelpoisuustarkastajien valtuuttamisesta sekä tarpeellisesta ammattitaidosta, työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä ja ohjeista;
- Ehdotetun ilmailulain 44 a §:n nojalla ilma-aluksen aiheuttaman melutason luotettavasta selvittämisestä ja meluun vaikuttavista muutostöistä sekä melutodistuksen muodosta ja sen sisältämistä tiedoista;
- Ehdotetun 110 §:n nojalla lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajia koskevista lentomenetelmien suunnitteluperusteista.

Liikenteen palveluista annettua lakia koskevassa lakiehdotuksessa annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle uusia määräyksenantovaltuuksia seuraavasti:

- Ehdotetun 128 §:n nojalla ilmoituksenvaraisen lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellytyksistä.

Ilmailussa määräyksenantovaltuuksien käyttöön liittyy erityisiä syitä. Määräyksenantovaltuudet koskevat tarkasti rajattua ilmailutoimijoiden kohderyhmää, johon liittyy ammatillisia erityispiirteitä. Kyseessä on teknisten säännösten antaminen tarkkarajaisen määräyksenantovaltuuden nojalla. Sääntelyn asiallinen merkitys ei edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Jaksossa 12 arvioidaan tarkemmin määräyksenantovaltuuksien suhdetta perustuslakiin.

8.2 Kumottavat määräyksenantovaltuudet

Vuoden 2009 ilmailulain 69 § on sisältänyt Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuden lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellytyksistä, joka on ollut voimassa siltä osin kuin se koskee kaupallista ilmakuljetusta ilmapallolla. Säännös ehdotetaan kumottavaksi EU-sääntelyn kanssa päällekkäisenä, joten määräyksenantovaltuus kumoutuisi samassa yhteydessä. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi esityksen toimeenpanon yhteydessä tarkastella, onko kumottavan säännöksen nojalla annettu edelleen voimassa olevia määräyksiä, sekä tarvittaessa kumota tällaiset määräykset.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulisivat voimaan viimeistään 31.12.2021. Ilmailulain 110 §:n muutokset ehdotetaan kuitenkin tulevan voimaan 27.1.2022.

YVA-direktiivin täytäntöönpanon puutteisiin liittyvien lainsäädäntömuutoksien osalta komissiolle on todettu, että muutokset valmistellaan siten, että ne voivat tulla kokonaisuudessaan voimaan viimeistään vuoden 2021 kuluessa.

Ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen soveltaminen lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoamista koskevin osin alkaa 27.1.2022. Ilmailulain 110 §:n muutokset liittyvät ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen voimaantuloon, ja siksi niiden ehdotetaan tulevan voimaan yhtä aikaa EU-sääntelyn kanssa.

10 Toimeenpano ja seuranta

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenne- ja viestintävirasto seuraavat ilmailun ja erityisesti miehittämättömän ilmailun turvallisuuskehitystä ja kansallisen ilmailua koskevan sääntelyn toimivuutta.

Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen valtionavustusta lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon koskevan 88 a §:n osalta on syytä seurata haettujen ja myönnettyjen avustuksien määrää. Liikenne- ja viestintävirasto raportoi säännöksen soveltamisesta liikenne- ja viestintäministeriölle 31.12.2024 mennessä.

EU:ssa on parhaillaan valmisteilla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaa sääntelyä. Euroopan komissio antoi 22.9.2020 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta (jäljempänä *SES2+-ehdotus*) ja ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta annetun asetuksen (EU) 2018/1139 muuttamiseksi koskien Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston kyvykkyyttä toimia yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn tarkastuselimenä. SES2+-ehdotuksessa ehdotetaan, ettei sääpalvelun tarjoajaa nimettäisi yksinoikeudella. Mikäli SES2+-ehdotuksen myötä sääpalvelun tarjoajan yksinoikeus poistuu tai ehdotus aiheuttaa muita muutoksia nimeämisiin, myös ilmailulain 108 §:n päivittämistä on tarpeen arvioida. SES2+-ehdotusta on käsitelty 2020–2021 neuvoston työryhmissä, EU:n parlamentin käsittelyaikataulusta ei ole toistaiseksi tietoa. SES2+-ehdotuksesta on informoitu eduskuntaa 5.11.2020 annetulla valtioneuvoston kirjelmällä U (59/2020 vp).

Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen lentomenetelmiä koskevan 110 §:n osalta on syytä seurata, toteutuuko menetelmien välinen koordinointi ja yhteensovittaminen riittävästi esitetyn pykälän nojalla. Liikenne- ja viestintävirasto seuraa asian kehitystä jatkossa virkatyön ohessa, sillä se myöntää hyväksyntätodistuksia lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajille ja antaa tarkemmat määräykset suunnittelukriteereistä.

Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen lennonvarmistukseen käytettäviä laitteita ja järjestelmiä koskevan 112 §:n osalta on syytä seurata valtion- ja sotilasilmailun tarpeita lennonvarmistuksessa käytettävien laitteiden ja järjestelmien osalta sekä niihin liittyviä hinnoittelukysymyksiä. Tilanteen kehitystä seurataan ilmailulain 107 §:n nojalla asetetussa ilmatilan hallinnan neuvottelukunnassa.

11 Suhde muihin esityksiin

Ympäristöministeriö on valmistellut YVA-direktiivin täytäntöönpanoa Suomessa koskevan EU:n komission virallisen huomautuksen johdosta esityksen YVA-menettelyn yleislakina toi-

mivaan YVA-lakiin sekä eräisiin ympäristöministeriön lupasäädöksiin ehdotettavista muutoksista (Valtioneuvoston hankeikkuna, hanketunnus YM038:00/2020, [linkki](#)). Ehdotus on annettu eduskunnan käsiteltäväksi 8.4.2021 (HE 50/2021).

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut esityksen koskien uutta tieturvallisuudirektiiviä (EU) 2019/1936 täydentäviä lainsäädäntömuutoksia (Valtioneuvoston hankeikkuna, hanketunnus LVM053:00/2019, [linkki](#)). Tässä yhteydessä on ehdotettu YVA-direktiivin täytäntöönpanon edellyttämiä muutoksia liikennejärjestelmistä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2003) ja ratalakiin (110/2017). Ehdotus on annettu eduskunnan käsiteltäväksi 23.9.2021 (HE 138/2021).

Hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetaan eduskunnalle syksyn 2021 aikana. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta annettua lakia, työntekijöiden lähettämisestä annettua lakia ja ylikuormamaksusta annettua lakia. Molemmissa esityksissä muutetaan liikenteen palveluista annetun lain 242 § sellaisena kuin se on laissa 1256/2020.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

12.1 Johdanto

Voimassa oleva ilmailulaki on säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 27/2014 vp). Nyt käsiillä oleva esitys sisältää perustuslaissa yksityiselämän suojasta, yhdenvertaisuudesta, liikkumisvapaudesta, elinkeinovapaudesta, säädösvallan siirrosta, julkisen hallintotohtävän antamisesta yksityiselle ja ympäristövastuusta säädetyn kannalta merkityksellisiä ehdotuksia.

12.2 Elinkeinovapaus

Elinkeinovapaudesta säädetään perustuslain 18 §:n 1 momentissa, jonka nojalla jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Elinkeinovapauden kannalta merkityksellisiä ovat ehdotukset liikenteen palveluista annetun lain 126 a §:ssä säädetävästä Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuudesta kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenneoikeuksien käyttämiselle, 128 §:ssä säädetävästä viimesijaisesta ilmoitusvelvollisuudesta matkustajien kuljettamiseen sekä 249 §:ssä säädetävästä viranomaisen toimivaltuudesta puuttua ilmoituksenvaraiseen ilmailutoimintaan.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään arvioinut, että perustuslain 18 §:n 1 momentin ilmaisu ”lain mukaan” viittaa mahdollisuuteen rajoittaa säännöksessä turvattua oikeutta lailla (PeVL 9/2005 vp, PeVL 23–24/2000 vp ja PeVL 4/2000 vp). Perustuslakivaliokunta on katsonut esimerkiksi elinkeinotoiminnan luvanvaraistamisen olevan mahdollista perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävistä syistä (PeVL 9/2005 vp, PeVL 14/2004 vp). Sääntelyn sisällön osalta perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta (PeVL 10/2012 vp, PeVL 19/2009 vp ja PeVL 16/2003 vp). Elinkeinovapauden rajoitusten tulee täyttää yleiset perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat edellytykset (PeVL 65/2014 vp ja PeVL 14/2004 vp).

Liikenteen palveluista annetun lain 126 a §:ssä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuudesta kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenneoikeuksien käyttämiselle, jos se on välttämätöntä lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka tartuntatautilaissa (1227/2016) tar-

koitetun poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi. Ehdotetun muutoksen tosiasiallinen vaikutus olisi vähäinen, sillä jo olemassa olevan lainsäädännön nojalla on katsottu voitavan rajoittaa ilmailua monin keinoin, myös yksittäisten reittien osalta. Liikenne- ja viestintävirastolla on vastaavissa olosuhteissa voimassaolevan ilmailulain 11 §:n nojalla toimivalta rajoittaa ilmatilan käyttöä, ja lisäksi Covid-19-tartuntatautiepidemian aikaan Liikenne- ja viestintävirasto antoi ilmailulain 167 §:n nojalla useita lentoliikenteen rajoituspäätöksiä. Kyse ei siten ole ennakoimattomasta muutoksesta toimintaedellytyksissä, vaan ehdotetun muutoksen tosiasiallinen vaikutus olisi pieni ja oikeustilaa selkeyttävä (esimerkiksi PeVL 5/2012 vp). Ehdotus vastaisi myös perustuslakivaliokunnan linjausta siitä, että normaaliolojen lainsäädännössä havaittuja muutostarpeita on perusteltua säätää pysyvinä muutoksina huolellisen valmistelun jälkeen (PeVL 14/2020 vp). Liikenne- ja viestintäviraston toimivallan laajentuminen ei ole sillä tavalla merkittävä, että sillä nähtäisiin olevan sellaisia perusoikeusvaikutuksia, jotka vaikuttaisivat lain säätämisyjärjestykseen. Ehdotetun toimivaltuuden käyttäminen voisi kuitenkin rajoittaa sellaisten lentoyhtiöiden mahdollisuutta harjoittaa elinkeinoa, jotka harjoittavat kyseisellä reitillä lentoliikennettä. Tästä syystä on tarpeen tarkastella perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten täyttymistä.

Elinkeinovapauden rajoittaminen olisi ehdotetun 126 a §:n nojalla mahdollista vain tilanteissa, joissa se olisi välttämätöntä väestön hengen ja terveyden turvaamiseksi tai jonkin Suomen valtion kohdistuvan poikkeuksellisen uhan torjumiseksi. Liikenteen palveluista annetun lain 126 a § 3 momentissa mainituista rajoitusperusteista lentoturvallisuuden sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämisen vuoksi tehtävät rajoitustoimet liittyisivät kansalaisten elämän ja turvallisuuden suojaamiseen. Rajoituksilla on siten selkeä yhteys perustuslain 7 §:n 1 momentin takaamaan henkilökohtaiseen turvallisuuteen. Oikeudella henkilökohtaiseen turvallisuuteen korostetaan julkisen vallan positiivisia toimintavelvoitteita ihmisten suojaamiseksi rikoksilta ja muilta heihin kohdistuvilta oikeudenvastaisilta teoilta (HE 309/1993 vp, s. 47). Lentoyhtiöiden elinkeinovapautta on voitava rajoittaa tapauksissa, joissa se on välttämätöntä kyydissä olevien matkustajien tai kolmansien osapuolten turvallisuuden varmistamiseksi. Tartuntatautilaissa tarkoitettun poikkeuksellisen epidemian leviämisen estämiseksi asetettavien kieltojen, rajoitusten tai ehtojen osalta tavoitteena on väestön terveyden suojeleminen ja terveydenhuoltojärjestelmän toimintakyvyn säilyttäminen. Rajoitusten tarkoituksena on siis turvata perustuslain 22 §:n edellyttämällä tavalla julkisen vallan toimesta perustuslain 7 §:n 1 momentissa turvattu jokaisen oikeus elämään, perustuslain 19 §:n 1 momentissa säädetty jokaisen oikeus välttämättömään huolenpitoon sekä 19 §:n 3 momentissa säädetty julkisen vallan velvollisuus turvata riittävät terveyspalvelut ja edistää väestön terveyttä. Perustuslakivaliokunta onkin vakiintuneesti pitänyt tartuntatautien leviämisen estämistä perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä ja painavana perusteena rajoittaa perusoikeuksia (PeVL 14/2020 vp, PeVL 6/2003 vp). Sen sijaan 126 a §:n 3 momentissa mainituista rajoitusperusteista maanpuolustuksen, aluevalvonnan ja rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi tehtävät rajoitustoimet suojaisivat kansallista turvallisuutta ja liittyisivät valtion keskeisimpien turvallisuusviranomaisten toimintaan. Myös perustuslakivaliokunta on pitänyt valtion turvallisuuteen sekä väestön terveyden ja ihmisten elämän suojeleminen liittyviä syitä perusoikeusjärjestelmän kannalta painavina perusteina (PeVL 10/2021 vp, PeVL 51/2006 vp). Säännöksellä on näin ollen katsottava olevan perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta hyväksyttävä peruste.

Perustuslakivaliokunta on viranomaisten toimivaltuuksia koskevaa sääntelyä arvioidessaan pitänyt arvion lähtökohtana sitä, että viranomaisen toimivaltuuksien sääntely on merkityksellistä perustuslain 2 §:n 3 momentissa vahvistetun oikeusvaltioperiaatteen kannalta (PeVL 32/2020 vp, PeVL 51/2006 vp). Julkisen vallan käytön tulee momentin mukaan perustua lakiin, ja kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Lähtökohtana on, että julkisen vallan käytön tulee olla aina palautettavissa eduskunnan säätämässä laissa olevaan toimivaltaperusteeseen (HE 1/1998 vp). Ehdotuksella pyrittäisiin tämentämään jo voimassa olevaa Liikenne- ja

viestintäviraston toimivaltuutta rajoittaa lentoliikenneoikeuksien käyttöä poikkeuksellisissa tilanteissa, mikä parantaisi toimivallan hyväksyttävyyttä elinkeinovapauden kannalta ehdotuksen täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vuoksi. Perustuslakivaliokunnan mukaan viranomaisen toimivaltuuksia koskevan sääntelyn selkeyteen on syytä kiinnittää erityistä huomiota perusoikeuskysymyksissä sääntelyssä, joka koskee luonnollisia henkilöitä heidän tavanomaiseen elämänsä kuuluvissa toiminnoissa (PeVL 32/2020 vp, PeVL 45/2016 vp, PeVL 41/2006 vp). Liikenteen palveluista annetun lain 126 a §:n 1 momentissa säädettäisiin tyhjentävästi niistä tilanteista, joiden perusteella elinkeinovapautta saisi poikkeuksellisesti rajoittaa. Ehdotetussa 1 momentissa käytetyt ilmaisut vastaavat pitkälti ilmailulain 11 §:ssä käytettyjä ilmaisuja. Ilmailulain 11 §:ssä olevat rajoitukset on arvioitu perustuslakivaliokunnan lausunnossa PeVL 48/2005 ja niitä on pidetty riittävän täsmällisinä sekä tarkkarajaisina. Lisäksi perustuslakivaliokunnan ratkaisukäytännössä on kiinnitetty huomiota rajoitusten ajalliseen ja alueelliseen soveltamisalaan (PeVL 14/2020 vp, PeVL 7/2020 vp, PeVL 48/2005 vp). Ehdotetun 126 a §:n mukaiset elinkeinovapautteen kohdistuvat rajoitukset olisivat rajattuja sekä ajallisesti (vain välttämättömäksi ajaksi ja korkeintaan 14 vuorokaudeksi kerrallaan) että alueellisesti (vain yksittäiset, kansainväliset lentoreitit joiden käytön rajoittaminen on hyväksyttävän syyn vuoksi välttämätöntä). Rajoitusten olennainen sisältö, kuten rajoittamisen laajuus ja edellytykset ilmenisivät täsmällisesti laista, mikä parantaisi viranomaistoiminnan ennustettavuutta (PeVL 15/1996 vp). Toimivallan käyttö rajoittaisi elinkeinovapautta näin ollen vain rajatuksi määräajaksi rajatuin perustein.

Elinkeinovapauden rajoituksen katsotaan täyttävän perusoikeusrajoitusten oikeasuhtaisuusvaatimuksen, sillä se olisi yksi 126 a §:n mukaisen toimivaltuuden käytön edellytyksistä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi 126 a §:n 3 momentin mukaan muussa kuin lentoturvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömässä tilanteessa asettaa kiellon, rajoituksen tai ehdon vain, jos se on tilanteessa toimivaltaisen viranomaisen laatiman riskiarvion perusteella välttämätöntä ja oikeasuhtaista tavoiteltavaan päämäärään nähden. Toimivaltuuden käyttämisen edellytyksenä siis olisi, että toimenpiteiden välttämättömyyttä ja oikeasuhtaisuutta olisi arvioitu sen viranomaisen toimesta, jolla on asian suhteen paras asiantuntemus. Säännös antaisi myös mahdollisuuden käyttää oikeasuhtaista ja lievimmän elinkeinovapautteen puuttuvaa keinoa perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävän syyn varmistamiseksi (PeVL 6/2003 vp). Ehdotetussa 126 a §:ssä säädetään lentoliikenneasetuksen 21 artiklan tavoin eriasteisista rajoitustoimista. Viranomainen voisi tilanteesta riippuen joko asettaa ehtoja lentoliikenneoikeuksien käytölle, rajoittaa niiden käyttöä tai evätä niiden käytön määräajaksi. Lentoliikenneoikeuksien käyttämisen epäämistä tulisi käyttää viimesijaisena keinona silloin, kun muut keinot eivät olisi riittäviä. Lisäksi kiello, rajoitus tai ehto voitaisiin asettaa vain siksi ajaksi, kuin se on välttämätöntä hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi. Päätös olisi myös välittömästi kumottava, jos säädetyt edellytykset eivät enää täytyisi (PeVL 14/2020 vp). Valittava toimenpide voitaisiin määritellä siten, että se rajoittaisi lentoliikenteen harjoittamista mahdollisimman vähän ja vain sen aikaa, kuin on välttämätöntä.

Vaikka lakiehdotuksella voidaan katsoa olevan vaikutusta elinkeinovapauden toteutumiseen, ei ehdotuksen katsota ulottuvan elinkeinovapauden ydinsisältöön. Ehdotuksen ei niin ikään arvioida vaikuttavan elinkeinovapauden toteutumiseen tavalla, joka mitätöisi perusoikeuden. 126 a §:n nojalla asetettu kiello, rajoitus tai ehto vaikuttaisi lentoliikenteen harjoittamiseen vain tietyllä lentoreitillä, mutta ei estäisi elinkeinonharjoittajaa käyttämästä muita lentoreittejä. Esitys ei siten estäisi lentoyhtiöiden koko liiketoimintaa tai pysäyttäisi siviili-ilmailua kokonaan (PeVL 28/2012).

Rajoitustoimia koskevaan säännökseen ei sisältyisi erillistä muutoksenhakua koskevaa säännöstä, vaan rajoitustoimia koskeviin Liikenne- ja viestintäviraston päätöksiin voitaisiin hakea

oikaisua liikenteen palveluista annetun lain 256 §:n mukaisesti. Päätöksen täytäntöönpanokelpoisuudesta säädetään hallintolain (434/2003) 49 f §:ssä. Perustuslakivaliokunta totesi esimerkiksi lausunnossaan PeVL 6/2003 vp, että kun kunnan toimielimen päätöksistä oli normaali muutoksenhakuoikeus, yksilön oikeusturva oli asianmukaisesti järjestetty tilanteissa, joissa kunnan toimielin voi määrätä tiettyjä tiloja suljettaviksi ja kieltää väkeä kokoavat tilaisuudet. Vaikka nyt ei ole kyse kunnan toimielimen päätöksestä, niin tässäkin ehdotuksessa oikeusturva olisi asianmukaisesti järjestetty.

Perustuslakivaliokunnan mukaan ilmailun rajoittaminen ja kieltäminen viranomaisaloitteisesti, perustellusta syystä ja lyhyeksi ajaksi täyttää perusoikeuksien rajoituksille asetettavat täsmällisyyteen ja tarkkarajaisuuteen sekä hyväksyttävyyteen ja oikeasuhtaisuuteen liittyvät vaatimukset (PeVL 32/2009 vp).

Perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytyksien nojalla perusoikeusrajoitusten on oltava myös ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta sallittavia. Elinkeinovapautta ei ole sellaisenaan turvattu Euroopan ihmisoikeussopimuksessa tai Yhdistyneiden kansakuntien (YK) alaisissa ihmisoikeussopimuksissa. YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen 23 artiklaan sisältyy työn valinnan vapaus. Elinkeinovapaus sisältyy Euroopan unionin perusoikeuskirjaan. Sen 16 artiklan mukaan elinkeinovapaus tunnustetaan unionioikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 1. lisäpöytäkirjan 1 artikla suojaa omaisuudensuojaa ja sen on katsottu suojaavan välillisesti myös elinkeinotoimintaa. Kyseistä oikeutta voidaan rajoittaa laajasti lailla julkisten intressien turvaamiseksi. Ehdotetun säännöksen mukainen puuttuminen lentoliikenneoikeuksien käyttöön on Euroopan unionin lainsäädännössä katsottu hyväksyttäväksi lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa.

Liikenteen palveluista annetun lain 128 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi ilmoitusvelvollisuudesta, joka koskisi viimesijaisesti matkustajien kuljettamista eräillä kansallisilla ilma-aluksilla silloin, jos toiminta ei olisi lain nojalla luvanvaraista. Ehdotus koskisi muun muassa kaupallista lentotoimintaa. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan PeVL 52/2002 vp katsonut, ettei pelkästä ilmoitusvelvollisuudesta säätäminen ole itsessään elinkeinovapauden kannalta ongelmallista etenkin, kun viranomaisen ei edellytetä tekevän ilmoituksen johdosta päätöstä. Ehdotetussa ilmoitusvelvollisuudessa olisi kyse kuvatus kaltaisesta tilanteesta. Toiminnan harjoittaminen olisi sallittua heti, jos toiminta täyttää sille laissa tai sen nojalla säädetyt vaatimukset. Ilmoituksen johdosta ei tehtäisi erillistä päätöstä toiminnan sallittavuudesta tai kieltämisestä. Ilmoituksenvaraisessa toiminnassa havaittuihin rikkomuksiin voitaisiin puuttua luvanvaraista toimintaa vastaavin edellytyksin. Liikenteen palveluista annetun lain 249 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi viranomaisen toimivaltuudesta puuttua ilmoituksenvaraiseen toimintaan. Ehdotettu toimivalta ja edellytykset ilmoituksenvaraisen toiminnan kieltämiseksi vastaisivat luvan peruuttamiselle laissa säädettyjä edellytyksiä muun muassa rikkomuksen vakavuuden ja lievempien puuttumiskeinojen osalta. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään (PeVL 10/2012 vp ja PeVL 58/2010 vp) pitänyt edellä kuvattuja seikkoja tarpeellisena erityisesti silloin, kun ilmoituksenvarainen toiminta rinnastuu luvanvaraiseen menettelyyn. Ilmoituksenvaraisessa toiminnassa on lähtökohtaisesti kyse luvanvaraisuutta lievemmin elinkeinovapautteen puuttuvasta toimesta. Ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttuminen on tarpeellista vain, jos ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamiselle turvallisesti ei ole riittäviä edellytyksiä tai toimintaa koskevia säännöksiä on toistuvasti tai vakavasti rikottu. Perustuslakivaliokunta on edellyttänyt luvanvaraisen toiminnan rajoittamisen osalta, että rajoittamiselle on perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävät syyt (muun muassa PeVL 69/2014 vp, PeVL 35/2014 vp ja PeVL 32/2009 vp). Näitä syitä ovat siviili-ilmailun turvallisuuden varmistaminen sekä toimintaan osallistuvien hengen ja terveyden suojelu.

12.3 Liikkumisvapaus

Perustuslain 9 § sisältää yleissäännöksen maan sisäisestä liikkumisvapaudesta (1 momentti), säännöksen oikeudesta lähteä maasta (2 momentti) sekä säännökset Suomen kansalaisten (3 momentti) ja ulkomaalaisten (4 momentti) valtakunnan rajat ylittävistä liikkumisesta. Perustuslakivaliokunnan mukaan 1 momentti kattaa oikeuden liikkua maassa paikkakunnalta toiselle ja yksittäisen paikkakunnan sisällä (PeVM 8/2020). Perustuslakivaliokunnan mukaan oikeus liikkua vapaasti paikasta toiseen on ihmisyyksilön itsemääräämisoikeuden tärkeä osatekijä. Valtiosääntö turvaa perustuslain 1 §:n 2 momentin mukaan ihmisarvon loukkaamattomuuden ja yksilön vapauden ja oikeudet sekä edistää oikeudenmukaisuutta yhteiskunnassa. Yksilön oikeuksien ja vapauksien turvaamista koskevan maininnan piiriin kuuluu myös monien muiden oikeuksien käytön perustana oleva yksilön itsemääräämisoikeus eli vapaus määrätä itsestään ja toimistaan (PeVM 11/2020 vp).

Liikkumisvapauden osalta merkityksellinen ehdotus on liikenteen palveluista annetun lain 126 a §:ssä säädetty Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuus kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenneoikeuksien käyttämiselle. Perustuslain 9 §:n 1 momentin kannalta olisi huomiotava, että 126 a §:n mukainen toimenpide voisi kohdistua vain sellaiseen lentoreittiin, jonka lähtö- tai päätepiste on Suomessa. Sitä sovellettaisiin siis vain Suomen rajat ylittävään liikkumiseen. Liikenteen palveluista annetun lain 126 a § ei siis rajoittaisi perustuslain 9 §:n 1 momentin mukaista liikkumisvapautta.

Arvioitaessa 126 a §:n vaikutusta perustuslain 9 §:n 2–4 momentissa turvattuun liikkumisvapauteen, on kuitenkin huomiotava, että ehdotuksen mukainen kieltö, rajoitus tai ehto kohdistuisi ainoastaan yksittäiseen lentoreittiin. Se ei siis vaikuttaisi vaihtoehtoisten lentoreittien tai muiden liikkumismuotojen kuten juna- tai laivareittien hyödyntämiseen. 126 a § ei siis sellaiseen estäisi perustuslain 9 §:n 2–4 momentin mukaisen liikkumisvapauden piiriin kuuluvaa liikkumista (PeVL 37/2016). Tietyissä tilanteissa lentoreitin käyttöä rajoittavalla toimenpiteellä voisi kuitenkin tosiasiallisesti olla yksilön liikkumisvapautta rajoittava vaikutus. Tällainen tilanne voisi olla käsillä esimerkiksi, jos Suomen kansalainen olisi ulkomailla maassa, josta olisi vaikeaa tai jopa mahdotonta päästä takaisin Suomeen ilman 126 a §:n nojalla rajoitetun lentoreitin hyödyntämistä.

126 a §:n osalta yleisiä perusoikeuksien rajoittamisedellytyksiä on käsitelty edellä elinkeinovapauden yhteydessä. Perustuslakivaliokunta on liikkumisvapauden rajoituksen hyväksyttävyyden kannalta kiinnittänyt huomiota erityisesti rajoituksen oikeasuhtaisuuteen, ja tältä osin merkityksellisenä on pidetty tarkan enimmäiskeston säätämistä (PeVL 48/2016 vp). Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettavan 126 a §:n mukaiset toimenpiteet voitaisiin asettaa vain siksi aikaa, kuin se on hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi välttämätöntä ja kuitenkin enintään 14 vuorokaudeksi kerrallaan. Lentoreitille asetettava kieltö, rajoitus tai ehto olisi myös kumminkin välittömästi, jos 126 a §:n edellytykset eivät enää täyty.

Perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten nojalla perusoikeusrajoitusten on kuitenkin oltava myös ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta sallittavia. Euroopan ihmisoikeussopimuksen (jäljempänä *EIS*) neljännen lisäpöytäkirjan 2 artiklan mukaan jokaisella, joka on laillisesti jonkin valtion alueella, on oikeus liikkumisvapauteen tällä alueella ja vapaus valita asuinpaikkansa. Samankaltainen säännös sisältyy myös Euroopan unionin perusoikeuskirjan 45 artiklaan ja kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan yleissopimuksen (jäljempänä *KP-sopimus*) 12 artiklaan. Nyt ehdotettu 126 a § ei rajoittaisi tätä oikeutta, sillä se kohdistuisi ainoastaan valtion rajat ylittävään liikkumiseen. *EIS*:n neljännen lisäpöytäkirjan 2 artiklan ja *KP-sopimuksen* 12 artiklan mukaan jokainen on myös vapaa lähtemään mistä tahansa maasta, myös omastaan. Kuten edellä on esitetty, ehdotettu 126 a § ei kuitenkaan sellaisenaan estäisi maasta lähtöä, sillä

maasta poistuminen olisi mahdollista muita liikennemuotoja tai lentoreittejä hyödyntämällä. Liikkumisvapautta turvaavat KP-sopimuksen ja EIS:n artiklat sisältävät erilliset rajoituslausekkeet, joissa nimenomaisesti sallitaan liikkumisvapauden rajoittaminen silloin, kun se on välttämätöntä valtion turvallisuuden takia, yleisen järjestyksen ylläpitämiseksi, terveyden tai moraalilin suojaamiseksi tai muiden yksilöiden oikeuksien ja vapauksien suojelemiseksi. 126 a §:n rajoitusperusteet olisivat siten sopusoinnussa kansainvälisten ihmisoikeussopimusten kanssa.

Liikkumisvapauden rajoittamisen hyväksyttävyydessä Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on kiinnittänyt huomiota erityisesti toimenpiteiden hyväksyttäviin tavoitteisiin ja välttämättömyyteen (Miażdzyk-tapaus 24.1.2012). 126 a §:n mukainen sääntely antaisi mahdollisuuden käyttää oikeasuhtaista ja lievimmän liikkumisvapautteen puuttuvaa keinoa, joten välttämättömyyskriteerin voidaan katsoa täyttyvän. Sääntelyn keskeisenä tavoitteena on puolestaan valtion turvallisuuden ja ihmisten elämän suojeleminen, joten myös sääntelyn tavoitetta voidaan pitää hyväksyttävänä ihmisoikeuksien näkökulmasta. 126 a §:n mukainen lentoreittien rajoittaminen on lisäksi Euroopan unionin lainsäädännössä katsottu hyväksyttäväksi lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa.

12.4 Omaisuuden suoja

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetun 126 a §:n mukaisen toimivaltuuden käyttäminen voisi rajoittaa sellaisten lentoyhtiöiden omaisuuden käyttöä, jotka harjoittavat kyseisellä reitillä lentoliikennettä. Ehdotuksen mukaisen toimivallan käyttö kohdistuisi pääasiassa pörssiyhtiöihin tai muihin varallisuusmassaltaan huomattaviin oikeushenkilöihin, joiden suhteen lainsäätäjän liikkumavara on omaisuudensuojan näkökulmasta lähtökohtaisesti suurempi kuin silloin, kun sääntelyn vaikutukset muodostuisivat hyvin välittömiksi oikeushenkilön taustalla olevien luonnollisten henkilöiden asemalle (esimerkiksi PeVL 10/2014 vp, PeVL 21/2010 vp, PeVL 9/2008 vp ja PeVL 10/2007 vp). Lisäksi lentoyhtiöiden omistajat ovat monesti ainakin merkittävässä määrin itsekin oikeushenkilöitä tai jopa julkisyhteisöjä. Ehdotettujen toimenpiteiden vaikutukset yksilöiden konkreettisiin taloudellisiin etuihin ovat siten pääasiassa välillisiä, että oikeushenkilöön kohdistuvat toimenpiteet eivät olisi ristiriidassa perustuslaissa turvatun omaisuudensuojan kanssa (esimerkiksi PeVL 17/1997 vp). Ehdotetun 126 a §:n mukaisen toimivaltuuden käyttäminen ei myöskään rajoittaisi omaisuuden käyttöä niin merkittävästi, että se rinnastuisi tosiasiallisilta vaikutuksiltaan pakkolunastukseen (esim. PeVL 8/2017 vp, PeVL 32/2010 vp ja PeVL 38/1998 vp). Lentoyhtiöillä olisi tietyille reitille asetetusta rajoituksesta tai ehdosta huolimatta mahdollisuus käyttää omaisuuttaan lentoreitin liikennöintiin. Mikäli lentoreitin käyttö kiellettäisiin kokonaan, lentoyhtiöillä olisi mahdollisuus käyttää omaisuuttaan muiden lentoreittien liikennöintiin.

Ottaen lisäksi huomioon edellä elinkeinonvapauden rajoittamisen yhteydessä esitetty, ehdotettu muutos olisi lisäksi täsmällinen, tarkkarajainen, ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden.

Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumista koskevaan Puolustusvoimista annetun lain 15 a §:n 1 momenttiin tehtävä muutos on merkityksellinen perustuslain 15 §:n 1 momentissa säädetyn omaisuuden suojan kannalta. Ehdotettu muutos on kuitenkin siinä määrin vähäinen ja lakitekninen, että se ei merkitsisi pidemmälle menevää omaisuuden suojan rajoitusta kuin voimassa oleva laki. Lisäksi on syytä huomata, että ydinvoimalaitoksen turvahenkilölle säädetty vastaavanlainen oikeus katsottiin perustuslakivaliokunnan lausunnossa 22/2020 vp perustuslain mukaiseksi.

12.5 Oikeus terveelliseen ympäristöön ja mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon

Perustuslain 20 §:n 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Ilmailulain 7 lukuun ja 181 a §:ään ehdotetuilla lentopaikkojen rakentamisluvan myöntämisestä koskevilla muutoksilla on yhteys perustuslain 2 §:n 2 momenttiin, jonka mukaan kansanvaltaan sisältyy yksilön oikeus osallistua ja vaikuttaa yhteiskunnan ja elinympäristönsä kehittämiseen (HE 1/1998 vp, s. 74/I, PeVL 15/2004 vp, s. 3/I). Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä perustuslain 20 §:n 2 momentin on katsottu merkitsevän perustuslaillista toimemksiäntoa ympäristölainsäädännön kehittämiseksi siten, että ihmisten vaikutusmahdollisuuksia omaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon laajennetaan (mm. PeVL 21/1996 vp, PeVL 38/1998 vp, s. 2/I, PeVL 21/1996 vp, PeVL 15/2004 vp, s. 3, PeVL 53/2002 vp, s. 2). Ympäristövaikutusten arviointimenettely on kansalaisten osallistumismahdollisuuksia varmistava menettely, jonka avulla saadaan suunnittelussa ja päätöksenteossa huomioitavaa tietoa ja näkemyksiä eri tahoilta.

Ilmailulain 7 lukuun ja 181 a §:ään ehdotetuilla muutoksilla vahvistettaisiin ihmisten mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Muutoksilla edistettäisiin YVA-direktiivin ympäristön ja elinolojen parantamiseen liittyviä tavoitteita sekä edistettäisiin osaltaan perustuslain 20 §:n 2 momentissa tarkoitetun vaikuttamista koskevan mahdollisuuden turvaamista jokaiselle.

12.6 Yhdenvertaisuus

Perustuslain 6 §:ssä ilmaistaan paitsi perinteinen vaatimus oikeudellisesta yhdenvertaisuudesta myös ajatus tosiasiallisesta tasa-arvosta (PeVL 21/2021 vp). Pykälä sisältää sekä yleisen yhdenvertaisuuslausekkeen (1 momentti) että syrjintäkiellon (2 momentti). Syrjintäkiellon mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perusteetta asettaa eri asemaan säännöksessä lueteltujen erotteluperusteiden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Tällainen muu syy voi olla esimerkiksi asuinpaikka (ks. HE 309/1993 vp, s. 42–44; PeVL 26/2017 vp, PeVL 67/2014 vp).

Perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuussäännös koskee ihmisiä. Yhdenvertaisuusperiaatteella voi kuitenkin olla merkitystä myös oikeushenkilöitä koskevan sääntelyn arvioinnissa etenkin silloin, kun sääntely voi vaikuttaa välillisesti luonnollisten henkilöiden oikeusasemaan (PeVL 13/2020 vp). Liikenteen palveluista annetun lain 126 a § voidaan nähdä yhdenvertaisuuden kannalta merkityksellisenä, sillä lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittaminen voi tosiasiallisesti asettaa yksilöitä eri asemaan asuinpaikan perusteella. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin vakiintuneesti todennut, ettei yleisestä yhdenvertaisuusperiaatteesta johdu tiukkoja rajoja lainsäätäjän harkinnalle pyrittäessä kulloisenkin yhteiskuntakehityksen vaatimaan sääntelyyn (PeVL 20/2017 vp). Keskeistä on, voidaanko kulloisetkin erottelut perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla (PeVL 40/2016 vp, PeVL 31/2014 vp).

Mahdollinen eri asemaan asettaminen asuinpaikan perusteella olisi 126 a §:n nojalla erittäin rajattua, ottaen huomioon yksilöiden mahdollisuudet käyttää vaihtoehtoisia liikkumismuotoja sekä edellä elinkeinovapauden rajoittamisen yhteydessä esitetyt perustelut siitä, että jo olemassa olevan lainsäädännön nojalla on katsottu voitavan rajoittaa ilmailua poikkeuksellisissa tilanteissa. Kyse olisi lisäksi erittäin painavista yhteiskunnallisista syistä johtuvista toimenpiteistä, joiden tarkoitus olisi suojella valtion turvallisuutta, yleistä turvallisuutta sekä väestön terveyttä ja ihmisten elämää. Perustuslakivaliokunta on pitänyt tällaisia syitä perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävinä perusteina rajoittaa yhdenvertaisuutta (PeVL 61/2018 vp). Hyväksyttävän perusteen on valiokunnan käytännössä edellytetty olevan myös asiallisessa ja kiinteässä

yhteydessä lain tarkoitukseen (PeVL 8/2020 vp). Nyt ehdotetun 126 a §:n soveltamistilanteissa olisi kyse sellaisista tilanteista, joissa jokin poikkeuksellinen uhka tai vaaratekijä esiintyy tietyllä alueella Suomen rajojen ulkopuolella. On siten perusteltua, että 126 a §:n nojalla asetettavat toimenpiteet kohdistuisivat vain kyseisellä alueella oleskeleviin tai sinne matkustaviin henkilöihin. Rajoitustoimenpiteet eivät myöskään kohdistuisi yleisesti ottaen sellaisiin henkilöihin joiden asuinpaikka on Suomen ulkopuolella, vaan vain sellaisiin henkilöihin, jotka ovat aikeissa matkustaa Suomeen tai Suomesta sellaista lentoreittiä käyttämällä, joka vaarantaisi valtion turvallisuutta taikka matkustajien tai kolmansien henkilöiden hengen tai terveyden (PeVL 61/2018 vp).

Valiokunta on eri yhteyksissä johtanut perustuslain yhdenvertaisuussäännöksistä vaatimuksen, että erottelut eivät saa olla mielivaltaisia eivätkä ne saa muodostua kohtuuttomiksi (PeVL 31/2014 vp, PeVL 11/2012 vp). Ehdotetun 126 a §:n mukainen toimivaltuus on sidottu tiettyihin rajoitusperusteisiin, välttämättömyys- ja oikeasuhtaisuusvaatimuksiin sekä EU:n lentoliikenneasetuksen ja kansainvälisten lentoliikennesopimusten noudattamiseen. Lisäksi edellytyksenä on, että asianomaiset viranomaiset ovat arvioineet rajoitustoimenpiteet välttämättömiksi hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi. Näin ollen toimivaltuus olisi tarkkaan rajattu, eikä ehdotus mahdollistaisi ihmisten mielivaltaista erottelua asuinpaikan perusteella. Ottaen huomioon kielon, rajoituksen tai ehdon kestoon liittyvät rajoitukset sekä mahdollisuus käyttää muita lento-otteita tai liikkumismuotoja, ehdotusta ei myöskään voida pitää kohtuuttomana.

Yhdenvertaisuus ja syrjinnän kieltä on perustuslain lisäksi turvattu myös ihmisoikeutena, joten 126 a §:n tulee olla myös näiden ihmisoikeusvelvoitteiden mukainen. Säännöksiä yhdenvertaisuudesta sisältyy KP-sopimuksen 26 artiklaan, EIS:n 14 artiklaan sekä sen kahdenteentoista pöytäkirjaan. Yhdenvertaisuus ja syrjinnän kieltä sisältyvät myös Euroopan unionin perusoikeuskirjan 20 ja 21 artiklaan. Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen oikeuskäytännössä on kiinnitetty huomiota erityisesti oikeasuhtaisuuden vaatimukseen (Eweida and others -tapaus 15.1.2013). 126 a §:n mukaista sääntelyä voidaan pitää myös tältä osin Suomea koskevien ihmisoikeusvelvoitteiden mukaisina, sillä sääntely edellyttäisi oikeasuhtaisen ja lievimmän yhdenvertaisuuteen puuttuvan keinon käyttämistä. Lisäksi kyse olisi ihmisoikeuksien näkökulmasta hyväksyttävän tavoitteen eli valtion turvallisuuden tai väestön terveyden ja ihmisten elämän suojelemiseksi välttämättömistä rajoituksista. 126 a §:n mukainen lentoreittien rajoittaminen on lisäksi Euroopan unionin lainsäädännössä katsottu hyväksyttäväksi lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa.

12.7 Yksityiselämän suoja

Yksityiselämän suojan kannalta merkityksellisiä säännöksiä ovat ilmailulain 169 a §, sekä liikenteen palveluista annetun lain 126 a §. Perustuslain 10 §:n 2 momentin mukaan kirjeen, puhelun ja muun luottamuksellisen viestin salaisuus on loukkaamaton. Ilmailulakiin ehdotetun miehittämättömän ilma-aluksen oikeudettoman kulun ja lennätyksen havainnointitoimivaltuutta koskevan 169 a §:n osalta on syytä arvioida niitä yksityisyyden suojan rajoituksia, joita esitetään säädettäväksi poikkeuksena viestinnän luottamuksellisuudesta miehittämättömän ilma-aluksen ja sen lennättäjän väliseen viestintään, sillä miehittämättömän ilma-aluksen viestintää koskevat tunnistamistiedot ovat lähtökohtaisesti perustuslain 10 §:n 2 momentin suojan piirissä (PeVL 22/2020 vp).

Ehdotettu toimivaltuus ei koskisi lennätyksen kulkuun puuttumista, vaan ainoastaan lennätyksen havainnointia tilannekuvan muodostamiseksi ja miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjauksen sijainnin paikallistamiseksi, jotta oikeudettomaan miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun voitaisiin tarvittaessa puuttua muualla laissa säädettyjen toimivaltuuksien nojalla lievintä

mahdollista olevaa keinoa hyödyntäen. Ehdotetussa toimivaltuudessa olisi kyse sellaisesta miehittämättömän ilma-aluksen oikeudettomaan käyttöön liittyvästä radioviestinnän, välitystietojen ja sijaintitietojen käsittelystä, johon ei liittyisi perusoikeuden ydinalueelle ulottuvan viestin sisällön käsittelyä.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään katsonut välitys- ja sijaintitietojen selvittämisen merkitykselliseksi yksityiselämän suojaan ja luottamuksellisen viestin salaisuuden kannalta (PeVL 53/2005 vp ja PeVL 11/2005 vp). Perustuslakivaliokunta on arvioinut, että luottamuksellisen viestin salaisuutta koskevan sääntelyn ensisijaisena tarkoituksena on suojata luottamukselliseksi tarkoitettujen viestien sisältö ulkopuolisilta, ja viestin tunnistamistietojen on perustuslakivaliokunnan käytännössä katsottu jäävän perusoikeuden ydinalueen ulkopuolelle (PeVL 62/2010 vp ja PeVL 23/2006 vp). Perustuslakivaliokunta on kuitenkin sittemmin katsonut, että EU:n tuomioistuimen tuomio on antanut perusteita jossain määrin arvioida uudelleen sähköisessä viestinnässä saatavien tunnistamistietojen suojaa luottamuksellisen viestin salaisuuden näkökulmasta. Käytännössä sähköisen viestinnän käyttöön liittyvät tunnistamistiedot sekä mahdollisuus niiden kokoamiseen ja yhdistämiseen voivat olla yksityiselämän suojan näkökulmasta siinä määrin ongelmallisia, että kategorinen erottelu suojan reuna- ja ydinalueeseen ei aina ole perusteltua, vaan huomiota on yleisemmin kiinnitettävä myös rajoitusten merkittävyyteen (PeVL 18/2014 vp).

Esityksestä saattaa välittyä käsitys siitä, että ehdotettu miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointi merkitsisi puuttumista perustuslain 10 §:ssä suojattuun luottamuksellisen viestin salaisuuteen. Tämän johdosta arvioitavaksi tulisi perustuslain 10 §:n 4 momentissa tarkoitettujen rajoitusedellytykset. Perustuslain 10 §:n 4 momentin mukaan lailla voidaan säätää välttämättömistä rajoituksista viestin salaisuuteen yksilön tai yhteiskunnan turvallisuutta taikka kotirauhaa vaarantavien rikosten tutkinnassa, oikeudenkäynnissä, turvallisuustarkastuksessa ja vapaudenmenetyksen aikana sekä tiedon hankkimiseksi sotilaallisesta toiminnasta taikka sellaisesta muusta toiminnasta, joka vakavasti uhkaa kansallista turvallisuutta. Esitetty havainnointitoimivaltuus ei kuitenkaan näyttäisi soveltuvan toimivaltuuden käyttöperusteeseen, minkä johdosta ehdotus muodostuisi perustuslain 10 §:n kannalta ongelmalliseksi. On kuitenkin kiinnitettävä huomiota perustuslakivaliokunnan verrattain tuoreeseen lausuntoon PeVL 22/2020 vp, jossa perustuslakivaliokunta on tarkastellut ydinvoimalaitoksen turvahenkilölle annettavia valtuuksia puuttua ydinvoimalaitoksen alueella oikeudettomasti lennätettävän miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun. Lausunnossaan perustuslakivaliokunta katsoi, ettei miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjauksessa ydinvoimalan alueelle esimerkiksi matkapuhelimen tai tietokoneen avulla ole kysymys sellaisesta perustuslain 10 §:n 2 momentin tarkoittamasta luottamuksellisesta viestinnästä, jolle kyseisen perustuslain säännöksen kautta on ylipäänsä tarkoitettu antaa perustuslain suojaa. Perustuslakivaliokunnan tulkinta tukee esitettyä käsitystä siitä, että nimenomaan oikeudettomasti tapahtuvan miehittämättömän ilma-aluksen lennättämisen yhteydessä tapahtuva radioviestintä ei nauti vastaavaa luottamuksellisuuden suojaa kuin asianmukaisen lennätyksen yhteydessä tapahtuva viestintä. Edellä mainitun perustuslakivaliokunnan lausunnon valossa 169 a §:ssä ehdotetun sääntelyn ei katsota merkitsevän puuttumista perustuslain 10 §:ssä tarkoitettuun luottamuksellisen viestin salaisuuteen eikä se näin ymmärrettynä ole ongelmallinen myöskään perustuslain 10 §:n 4 momentin kannalta.

Ehdotuksen perustuslainmukaisuuden lisäksi on syytä arvioida ehdotuksen EU-oikeudenmukaisuutta. Ilma-aluksen ohjaaminen voi tapahtua matkapuhelimen, tietokoneen tai muun luonnolliseen henkilöön yhdistettävän telepäätelaitteen avulla. Yleisen viestintäverkon välityksellä tapahtuvan viestinnän ja siihen liittyvien liikennetietojen luottamuksellisuutta rajoittavat poikkeukset kuuluvat lähtökohtaisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla (2002/58/EY, jatkossa säh-

köisen viestinnän tietosuojadirektiivi) soveltamisalaan. Sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivin 15 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat toteuttaa lainsäädännöllisiä toimenpiteitä, joilla rajoitetaan kyseisessä direktiivissä säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien soveltamisalaa, jos tällaiset rajoitukset ovat välttämättömiä, asianmukaisia ja oikeasuhteisia demokraattisen yhteiskunnan toimenpiteitä. Tällaisia toimenpiteitä voidaan suorittaa kansallisen turvallisuuden (valtion turvallisuus) sekä puolustuksen, yleisen turvallisuuden tai rikosten tai sähköisen viestintäjärjestelmän luvattoman käytön torjunnan, tutkinnan, selvittämisen ja syyteharkinnan varmistamiseksi direktiivin 95/46/EY 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Tätä varten jäsenvaltiot voivat muun muassa hyväksyä lainsäädännöllisiä toimenpiteitä, joissa säädetään tietojen säilyttämisestä sellaiseksi rajoitetuksi ajaksi, joka on perusteltua tässä kohdassa säädetystä syistä. Kaikkien tässä kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden on oltava yhteisön oikeuden yleisten periaatteiden mukaisia, mukaan lukien Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettut periaatteet. Ehdotetun rajoituksen katsotaan muodostavan artiklassa tarkoitettua välttämättömän, asianmukaisen ja oikeasuhtaisen demokraattisen yhteiskunnan toimenpiteen yleisen turvallisuuden varmistamiseksi.

Perustuslain 10 §:n osalta merkityksellinen on myös liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettu uusi 126 a §. Perustuslain 10 § 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä on turvattu. Yksityiselämän käsite voidaan ymmärtää henkilön yksityistä piiriä koskevaksi yleiskäsitteeksi. Yksityiselämän suojan lähtökohtana on, että yksilöllä on oikeus elää omaa elämäänsä ilman viranomaisten tai muiden ulkopuolisten tahojen mielivaltaista tai aiheetonta puuttumista hänen yksityiselämäänsä (PeVL 4/2021 vp). Perhe-elämä kuuluu perustuslaissa turvatun yksityiselämän suojan piiriin (HE 309/1993 vp, s. 52–53; PeVL 16/2010 vp). Perustuslaissa turvatun yksityiselämän suojan keskeiseen sisältöön kuuluu yksilön oikeus vapaasti solmia ja ylläpitää suhteita muihin ihmisiin (HE 309/1993 vp s. 53, PeVL 12/2021 vp). EIS:n soveltamiskäytännössä sopimuksen 8 artiklan perhe-elämän suojan piiriin on katsottu vakiintuneen parisuhteen ohella kuuluvan monenlaisia muitakin läheissuhteita, kuten esimerkiksi aikuisten lasten perheyhteys vanhempinsa ja sisariinsa sekä isovanhempien suhde lastenlapsiinsa (Pellonpää ym., Euroopan ihmisoikeussopimus, 2018, s. 808). Liikenteen palveluista annetun lain 126 a § voi olla tietyissä soveltamistilanteissa merkityksellinen perustuslaissa turvatun perhe-elämän suojan kannalta, sillä lentoreitin kieltäminen voi tosiasiallisesti rajoittaa yksityishenkilön mahdollisuuksia ylläpitää läheissuhteitaan. Tällaisesta tilanteesta voisi olla kyse esimerkiksi silloin, jos lentoreitin kieltäminen estäisi tai vaikeuttaisi perheenjäsenen tapaamista toisessa maassa. Sen sijaan lentoreiteille asetettavilla ehdoilla tai rajoituksilla ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta perhe-elämän suojaan. Perustuslakivaliokunta on perhe-elämää koskevien rajoitusten kohdalla nähnyt tärkeäksi ottaa huomioon erilaiset perhetilanteet ja erityisesti yksin asuvien tarpeen läheiskontaktihin (PeVL 12/2021 vp).

126 a §:n nojalla lentoreitti kielletäisiin kokonaan vain hyvin poikkeuksellisissa tilanteissa painavista yhteiskunnallisista syistä, ja rajoitukset olisivat ajallisesti rajattuja. Perheen sisäisen lähestymiskiellon suhteen perustuslakivaliokunta on kiinnittänyt huomiota erityisesti rajoituksen tarkkarajaisuuteen ja täsmällisyyteen, samoin kuin oikeasuhtaisuuteen. Näiden vaatimusten katsottiin täyttyvän, kun lähestymiskielto kesti kolme kuukautta ja se oli tarpeen vaatiessa uusittavissa enintään yhtä pitkäksi ajaksi (PeVL 8/2004 vp). Nyt ehdotetussa 126 a §:ssä olisi kyse huomattavasti lyhyemmästä ajasta (14 vuorokautta) ja erittäin poikkeuksellisista olosuhteista. Ottaen huomioon mahdollisuus käyttää vaihtoehtoisia liikkumismuotoja tai lentoreittejä sekä muita yhteydenpitomenetelmiä, esimerkiksi puhelimitse tai tietoteknisin menetelmin tapahtuva yhteydenpito, sääntelyn ei voida katsoa ulottuvan yksityiselämän suojan ydinalueelle tavalla, joka muodostuisi perustuslain 10 §:n kannalta ongelmalliseksi. 126 a §:n perhe-elämää rajoittavaa vaikutusta voidaankin pitää oikeasuhtaisena tavoiteltaviin yhteiskunnallisiin hyötyihin nähden.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan (Ploski-tapaus 12.11.2002) yksilön yksityis- ja perhe-elämän suojaan puuttuminen on sallittua, jos siitä on säädetty lailla, sillä on EIS:n 8 artiklan 2 kohdan mukainen hyväksyttävä tavoite ja se on välttämätöntä demokraattisessa yhteiskunnassa siinä mielessä, että se on oikeassa suhteessa tavoitteisiinsa. Sääntelyä voidaan myös tältä osin pitää Suomea koskevien ihmisoikeusvelvoitteiden mukaisina, sillä yksittäistä lentoreittiä koskevien lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittaminen olisi EIS:n 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti välttämätöntä kansallisen turvallisuuden tai terveyden suojaamiseksi. Lisäksi 126 a §:n mukainen sääntely antaisi mahdollisuuden käyttää oikeasuhtaista ja lievimmän perhe-elämään puuttuvaa keinoa. 126 a §:n mukainen lentoreittien rajoittaminen on lisäksi Euroopan unionin lainsäädännössä katsottu hyväksyttäväksi lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa.

Suomea sitovien ihmisoikeusvelvoitteiden osalta on huomioitava myös YK:n yleissopimus lasten oikeuksista (SopS 60/1991). Sopimuksen 10 artiklan 2 kohdan mukaan lapsella, jonka vanhemmat asuvat eri valtioissa, on oikeus säännöllisesti ylläpitää henkilökohtaisia suhteita ja suoria yhteyksiä molempiin vanhempiinsa, paitsi poikkeuksellisissa tapauksissa. Sopimusvaltioiden on kunnioitettava lapsen ja hänen vanhempiansa oikeutta lähteä maasta, myös omasta maastaan, ja saapua omaan maahansa. Oikeudelle lähteä maasta voidaan asettaa vain sellaisia rajoituksia, joista on säädetty laissa ja jotka ovat välttämättömiä kansallisen turvallisuuden, yleisen järjestyksen (ordre public), väestön terveyden ja moraalien tai muiden ihmisten oikeuksien ja vapauksien turvaamiseksi ja jotka ovat sopusoinnussa tässä yleissopimuksessa tunnustettujen oikeuksien kanssa. Nyt ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 126 a § kunnioittaa lapsen ja hänen vanhempiansa oikeutta lähteä maasta ja saapua omaan maahansa siten, että se ei vaikuta muiden liikkumismuotojen tai vaihtoehtoisten lentoreittien käyttöön. Rajoitus kohdistuisi siten vain sellaiseen lentoreittiin, jonka käytön kieltäminen olisi välttämätöntä 10 artiklan 2 kohdassa hyväksyttävistä syistä, eli kansallisen turvallisuuden tai väestön terveyden suojaamiseksi.

12.8 Lainsäädäntövallan siirtäminen viranomaiselle

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Lisäksi valtuutuksen tulee perustuslain mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Erityinen syy säättää viranomaisen määräystenantovallassa on muun muassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohdista koskeva sääntely (PeVL 52/2001 vp, PeVL 46/2001 vp), joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä (PeVL 43/2000 vp). Määräyksenantovaltuuden kattamat asiat tulee määritellä tarkasti laissa, ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 vp).

Ilmailulakia koskevan lakiehdotuksen 40 §, 44 a § ja 110 § sekä liikenteen palveluista annettua lakia koskevan lakiehdotuksen 128 § sisältävät Liikenne- ja viestintävirastolle asetettavia määräyksenantovaltuuksia. Ehdotetuissa määräyksenantovaltuuksissa on kyse teknisestä sääntelystä, joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä.

Ilmailulakia koskevan lakiehdotuksen 40 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa lentoturvallisuuden riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin pohjautuvia tarkempia määräyksiä lentokelpoisuustarkastajien valtuuttamisesta sekä tarpeellisesta ammattitaidosta, työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä ja ohjeista. Määräykset kohdistuisivat yksinomaan kansallisten ilma-aluksien lentokelpoisuustarkastuksia tekeviin ammattilaisiin ilma-aluksen huolto-organisaatioita vastaavalla tavalla.

Ilmailulakia koskevan lakiehdotuksen 44 a §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvia tarkempia määräyksiä ilma-aluksen aiheuttaman melutason luotettavasta selvittämisestä, ilma-alukseen tehtävistä muutostöistä jotka vaikuttavat meluun sekä melutodistuksen muodosta ja tiedoista. Ilmailulakia koskevan lakiehdotuksen 44 a §:n nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuden piiriin esitetty sääntely on teknistä ja vähäisiä yksityiskohtia koskettavaa. Lain 44 a §:ssä määriteltäisiin tyhjentävästi seikat, joista määräyksiä voidaan antaa ja määräyksien olisi pohjaututtava Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin.

Ilmailulakia koskevan lakiehdotuksen 110 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuus koskien lentomenetelmäsuunnittelun suunnitteluperusteita. Määräyksenantovaltuus perustuu ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen liitteen XI osaston B 1 jakson kohtaan FPD.TR.100, jonka mukaan lentomenetelmät suunnitellaan lentotoiminnan turvallisuuden varmistamiseksi asetuksen vaatimuksia sekä toimivaltaisen viranomaisen määrittämiä suunnittelukriteerejä noudattaen. Kohdan mukaan suunnittelukriteerien avulla on voitava tarvittaessa määrittää lentomenetelmille asianmukaiset estevarat. Suunnitteluperusteista määrätessään Liikenne- ja viestintäviraston olisi otettava huomioon Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston ja Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antama ohjeistus. Määräyksenantovaltuus perustuu siis EU-sääntelyyn ja se on tarkkarajaisesti, yksityiskohtaisesti ja täsmällisesti rajattu.

Liikenteen palveluista annettua lakia koskevan lakiehdotuksen 128 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta koskien matkustajien kuljettamista EASA-asetuksen liitteen I a, d tai g alakohdassa tarkoitettulla ilma-aluksella. Määräyksenantovaltuuden tarkoituksena on edistää Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuuksia valvoa 128 §:n mukaisen lentotoiminnan turvallista harjoittamista. Liikenteen palveluista annetun lain 128 §:n nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuden piiriin esitetty sääntely on teknistä ja vähäisiä yksityiskohtia koskettavaa. Lain 128 §:ssä määriteltäisiin tyhjentävästi seikat, joista määräyksiä voidaan antaa, ja näin ollen määräyksenantovaltuus on tarkkaan rajattu.

Edellä kuvatut valtuutussäännökset täyttävät perustuslain 80 §:n 2 momentin edellytykset. Määräyksenantovaltuudet kohdistuvat rajattuun ilmailutoimijoiden kohderyhmään ja koskevat teknisiä, pääasiassa ammattitoimintaan liittyviä toimintatapoja. Sääntelyn asiallinen merkitys ei edellytä, että asiasta säädettäisiin lailla tai asetuksella. Esitetyt valtuutussäännökset ovat tarkkarajaisia, yksityiskohtaisia ja soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattuja.

12.9 Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Ehdoteissa muutoksissa ei olisi kyse merkittävän julkisen vallan käytöstä, jollaisena perustuslakivaliokunta on pitänyt esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (PeVL 1/2008, vp ja PeVL 20/2002 vp). Tarkoituksenmukaisuusvaatimuksen täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti kunkin viranomaisorganisaation ulkopuolelle annettavaksi ehdotetun julkisen hallintotehtävän kohdalla erikseen (PeVL 5/2014 vp ja PeVL 23/2013 vp).

Ilmailulakiin ehdotetussa 40 §:ssä lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämistä koskeva toimivalta esitetään siirrettäväksi lentokelpoisuustarkastajalle, jonka Liikenne- ja viestintävirasto valtuuttaa. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä on katsottu, että hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle voidaan pitää tarkoituksenmukaisena esimerkiksi silloin, kun tehtävät edellyttävät syvällistä erikoistumista (PeVL 37/2010 vp) tai kun se on muuten tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi suorittamiseksi (PeVL 12/2014 vp). Ehdotettu toimivallan siirto on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi ottaen huomioon tehtävässä edellytetty erityisasiantuntemus ja palvelun tarjoaminen valtakunnallisesti. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti katsonut, että annettaessa hallintotehtäviä muulle kuin viranomaiselle on oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten noudattaminen turvattava säännöspäätöksellisesti (PeVL 26/2001 vp, PeVL 2/2001 vp). Ehdotuksen mukaan lentokelpoisuustarkastaja toimisi virkavastuulla suorittaessaan julkista hallintotehtävää. Lisäksi perusoikeudet, oikeusturva ja muut hyvän hallinnon vaatimukset turvataan siten, että kyseisten hallintotehtävien suorittamisessa noudatetaan hallinnon yleislakeja ja lentokelpoisuustarkastajan myöntämään lentokelpoisuuden tarkastustodistukseen voisi hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Liikenne- ja viestintävirasto myös valtuuttaisi ja valvoisi lentokelpoisuustarkastajien toimintaa (PeVL 53/2014 vp, PeVL 37/2010 vp, PeVL 16/2002 vp).

Ilmailulakiin ehdotetussa 169 a §:ssä havainnointitoimivaltuutta esitetään lentoaseman pitäjälle ja ilmaliikennepalvelun tarjoajalle, joista Finavia Oyj ja Fintraffic Lennonvarmistus Oy ovat valtion kokonaan omistamia erityistehtävayhtiöitä. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että esimerkiksi ydinvoimalalle on sen turvariskeistä johtuen asetettava normaaleista turvallisuusjärjestelyistä poikkeavia erityisvaatimuksia, minkä vuoksi on perusteltua, että ydinlaitos itse ensivaiheessa pyrkii varmistamaan oman turvallisuutensa (PeVL 1/2008 vp). Myös lentoaseman pitäjillä ja ilmaliikennepalvelun tarjoajilla on merkittäviä turvallisuuskriittisiä tehtäviä vastuullaan. Esitetty toimivaltuus olisi lievempi kuin ydinvoimalan luvanhaltijan lukuun toimivalle turvahenkilölle säädetty toimivaltuus, joka oikeuttaa myös aluksen kulkuun puuttumisen. Toimivaltuus ei aiheuttaisi olennaisia muutoksia lentoaseman pitäjän ja ilmaliikennepalvelun tarjoajan nykyisiin tehtäviin, jotka koskevat miehitetyn, perinteisen ilmailun lentoturvallisuuden ja lentokenttäalueen turvaamisen tehtäviä. Toiminnassa ei olisi kyse varsinaisista hallintopäätöksistä, vaan se olisi niin sanottua tosiasiallista hallintotoimintaa, joka on luonteeltaan teknistä ja johon ei liity merkittävää julkisen vallan käyttöä. Tästä johtuen perustuslain 124 §:ssä asetettujen oikeusturvavaatimusten turvaamisesta voidaan huolehtia perustuslakivaliokunnan käytännön mukaisesti sääntelyn täsmällisyydellä ja asianmukaisuudella, asianomaisten henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla sekä toiminnan riittävällä valvonnalla (PeVL 47/2005 vp, PeVL 28/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Ehdotettu toimivaltuus olisi tarkkaan rajattu ja täsmällinen, ja toiminta tapahtuisi osana yksityisten toimijoiden muuta toimintaa, sekä tarpeellisin osin Liikenne- ja viestintäviraston valvonnassa.

Liikenteen palveluista annetun lain 130 ja 203 §:än esitettävillä muutoksilla tehtäisiin näkyväksi tarkastuslentäjän tehtävän luonne julkisena hallintotehtävänä ja siihen liittyvä valtion vahingonkorvausvastuu. Tarkastuslentoja vastaanottavat lentomiehistöasetuksen tai kansallisen ilmailumääräyksen mukaisesti hyväksytyt tai valtuutetut tarkastuslentäjät. Tarkastuslentäjät arvioivat tarkastuslennon aikana hakijan pätevyyttä ja antavat siitä lausunnon, jonka perusteella Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää tai uusia hakijalle lupakirjan tai kelpuutuksen taikka jatkaa niiden voimassaoloa. Kyse on esimerkiksi liikenteen palveluista annetun lain 211 §:n 4 momentin 2 kohdassa tarkoitettuun tarkastuslentäjien pätevyyden arviointiin rinnastettavasta tehtävästä. Tarkastuslentäjien pätevyyden arviointi on 211 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä ja perustuslakivaliokunta on katsonut tällaisten tehtävien siirtämisen mahdolliseksi lausunnossaan 27/2014 vp. Tarkastuslentojen vastaanottaminen ja lupakirjan tai kelpuutuksen hakijoiden pätevyyden arviointi on tarkoituksenmukaista siirtää yksityisille tarkastuslentäjille, sillä tehtävän suorittaminen edellyttää syvällistä erikoistumista (PeVL 37/2010 vp). Ehdotetun muutoksen

seurauksena tehtävien siirtämisestä ja tarkastuslentäjien virkavastuusta olisi nimenomainen säännös laissa. Lisäksi perusoikeudet, oikeusturva ja muut hyvän hallinnon vaatimukset turvataan siten, että kyseisten hallintotehtävien suorittamisessa noudatetaan hallinnon yleislakeja Liikenne- ja viestintävirasto myös valtuuttaisi tarkastuslentäjät ja valvoisi heidän toimintaansa (PeVL 53/2014 vp, PeVL 37/2010 vp, PeVL 16/2002 vp).

12.10 Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate

Perustuslain 8 § sisältää rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen tärkeimmät osat, joista yksi on vaatimus rikoksina rangaistavien tekojen määrittelemisestä laissa. Esitys edistäisi rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen toteutumista, sillä se sisältää täsmennyksiä ilmailua koskevien blankorangaistussäännösten ja kiellettyä toimintaa kuvaavien säännösten välisiin viittausketjuihin. Muutoksia tehtäisiin ilmailurikkomusta koskevaan ilmailulain 178 §:ään ja liikenneturvallisuuden vaarantamista koskeviin rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:iin. Esitys parantaisi oikeustilaa erityisesti siltä osin, että rangaistussäännöksiin lisättäisiin tarvittavat viittaukset suoraan sovellettaviin EU-säädöksiin. Jaksoissa 7.1 ja 7.5 on kuvattu tarkemmin ilmailusääntelyn ja oikeuskäytännön kehitystä ja siitä aiheutuneita päivittämistarpeita rangaistussäännösten viittausketjuihin.

Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, tarkkarajaisia, ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden toteuttamisen kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Edellä esitetyn perusteella arvioidaan, että esitys voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**ilmailulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ilmailulain (864/2014) 47 §:n 1 momentin 5 kohta, 148 §:n 1 momentin 5 kohta sekä 150 ja 156 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 965/2018,

muutetaan 2 §:n 9, 16 ja 25 kohta, 3 §:n 1 momentin johdantokappale, 7 §:n 1 momentin 3 kohta, 9 §, 10 §:n 1 momentti, 18, 39 ja 40 §, 47 §:n 1 momentin 1 ja 6 kohta, 55 §:n 1 momentti, 57 §:n 2 ja 3 momentti, 108 §:n 2 momentin suomenkielinen sanamuoto, 110 §, 111 §:n 2 momentti, 112 ja 138 §, 141 §:n 1 momentin 2, 9 ja 10 kohta, 146 §, 152 §:n 2 momentti, 153 §:n 1 momentin johdantokappale, 166 §:n 1 momentin 2 kohta, 170, 174 ja 178 § sekä 181 §:n 3 momentin 1 ja 5 kohta sekä 4 momentti,

sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 9, 16 ja 25 kohta, 9 §, 10 §:n 1 momentti, 55 §:n 1 momentti ja 181 §:n 3 momentin 1 ja 5 kohta sekä 4 momentti laissa 534/2020, 3 §:n 1 momentin johdantokappale, 7 §:n 1 momentin 3 kohta, 18, 39 ja 40 §, 47 §:n 1 momentin 1 ja 6 kohta, 57 §:n 2 ja 3 momentti, 111 §:n 2 momentti, 141 §:n 1 momentin 2, 9 ja 10 kohta, 146 §, 152 §:n 2 momentti, 153 §:n 1 momentin johdantokappale, 166 §:n 1 momentin 2 kohta ja 170 § laissa 965/2018, 174 § laissa 320/2018 ja 178 § laeissa 965/2018 ja 534/2020, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 534/2020, uusi 26 ja 27 kohta, 3 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 965/2018, uusi 5 ja 6 momentti, lakiin uusi 44 a §, 47 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 965/2018, uusi 7 kohta, lakiin uusi 79 a §, 80 §:ään uusi 3 ja 4 momentti, lakiin uusi 81 a—81 c ja 88 a §, 141 §:n 1 momenttiin uusi 11 kohta, 153 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 965/2018, uusi 7 momentti, lakiin uusi 169 a §, 181 §:n 3 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 534/2020, uusi 6 kohta ja lakiin uusi 181 a § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

9) *lentotoimintaluvalla* EASA-asetuksen 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tai kansallisten vaatimusten mukaista ilmoitusta, todistusta ja lupaa, joilla osoitetaan, että lentotoiminnan harjoittajalla on riittävät valmiudet ja keinot täyttää turvallisesti oikeuksiinsa liittyvät velvoitteet luvassa tarkoitettussa ilmailutoiminnassa;

16) *valtion ilmailulla* ilmailua tulli- tai poliisitoiminnassa, etsintä- tai pelastuspalvelussa, palontorjunnassa, rajavallvonnassa, rannikkovartioidinnassa taikka sellaisessa niihin verrattavassa toiminnassa tai palvelussa, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuudet saanut toimija tai jota suoritetaan sen puolesta yleisen edun nimissä viranomaisen valvonnassa ja vastuulla;

25) *lentopaikalla* määriteltyä aluetta, joka sijaitsee maalla tai vedessä taikka maalla olevalla kiinteällä tai merellä olevalla kiinteällä tai kelluvalla rakennelmalla ja jota on tarkoitettu käyttää kokonaan tai osittain ilma-aluksen saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten ja johon kuuluvat lentopaikan toiminnan kannalta tarpeelliset rakennukset, rakennelmat ja

laitteet, vesialueilla liikennealueeseen liittyvät laiturit tai muut rantautumispaikat sekä pelastus-tiestö ja ne suoja-, esterajoitus- tai muut alueet, joita tarvitaan lentopaikan ylläpitoon, käyttämi-seen ja turvavalvontaan;

26) *lentomenetelmällä* joukkoa ennalta määritettyjä lentoliikkeitä, joita ohjaajan on tarkoitus seurata ja jotka on julkaistu sähköisessä, painetussa tai digitaalisessa muodossa tai molemmissa; lentomenetelmä suoritetaan joko mittarilentosääntöjen tai näkölentosääntöjen mukaisesti;

27) *ilmaliikenteen hallintaa koskevalla täytäntöönpanoasetuksella* ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntar-joajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta annettua komis-sion täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/373, sellaisena kuin se on muutettuna komission täy-täntöönpanoasetuksella (EU) 2020/469.

3 §

Toimivaltainen viranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto toimii Suomen kansallisena ilmailuviranomaisena. Sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä, virasto toimii seuraavissa Euroopan unionin säädöksissä tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena:

Liikenne- ja viestintävirasto päättää EASA-asetuksen 71 artiklassa tarkoitettujen poikkeuk-sien myöntämisestä ja vastaa mainitussa artiklassa tarkoitetuista jäsenvaltion velvollisuuksista.

Poliisi valvoo omalla tehtäväalueellaan tämän lain sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annet-tujen asetusten noudattamista miehittämättömässä ilmailussa.

7 §

Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset

Sotilasilmailuun sovelletaan tämän lain ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) sään-nöksiä seuraavin tarkennuksin ja poikkeuksin:

3) sotilasilmailuviranomainen:

a) antaa määräykset sotilasilmailun lentokelpoisuusvaatimuksista ja lentokelpoisuustodistuk-sen antamisesta;

b) antaa suomalaisen sotilasilma-aluksen tyyppihyväksyntätodistuksen;

c) voi antaa suomalaisen sotilasilma-aluksen melutodistuksen;

9 §

Eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita koskevat poikkeukset

Tätä lakia sovelletaan tässä pykälässä tarkoitettuihin ilma-aluksiin ja laitteisiin. Jos lentotur-vallisuuden kannalta ei ole estettä, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää vähäisiä poikkeuk-sia siitä, mitä 2–7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain lentomiehistön pätevyyyksiä ja koulutusta koskevassa 14 luvussa säädetään:

1) ultrakevyelle ilma-alukselle;

2) historialliselle ilma-alukselle;

3) ilma-alukselle, joka on erityisesti suunniteltu tai muutettu tutkimus-, kokeilu- tai tieteellisiin tarkoituksiin;

4) harrasterakenteiselle ilma-alukselle;

5) alun perin sotilastarkoituksiin suunnitellulle ilma-alukselle;

6) EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettulle ilma-alukselle.

Mitä 2–4 ja 7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain 14 luvussa säädetään, ei sovelleta seuraaviin ilma-aluksiin ja laitteisiin:

1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone ja moottoroitu laskuvarjo;

2) liidin, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena 100 kiloa;

3) muu kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu ilma-alus, jonka rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kiloa; tällä ei kuitenkaan tarkoiteta miehittämättömää ilma-alusta.

Mitä 3, 4 ja 7 luvussa säädetään, ei sovelleta miehittämättömään ilma-alusjärjestelmään.

Jos lentoturvallisuuden kannalta ei ole estettä, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää 2 momentissa tarkoitetuille ilma-aluksille ja laitteille vähäisiä poikkeuksia 5 ja 6 luvun säännöksistä.

Jos turvallisuus- tai ympäristövaikutukset sitä edellyttävät, Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettuja ilma-aluksia ja laitteita sekä miehittämättömiä ilma-alusjärjestelmiä, urheilulaskuvarjoja ja nousuvarjoja koskevia teknisiä, toiminnallisia sekä ohjaajalta edellytettävää tietoa, taitoa, kokemusta ja ikää koskevia määräyksiä. Tällaisia määräyksiä valmisteltaessa on kuultava ilmailualan valtakunnallisia harrastejärjestöjä.

10 §

Oikeus ilmailuun Suomen alueella

Suomen alueella ilmailuun käytettävällä ilma-aluksella on oltava Suomen tai muun Chicagon yleissopimukseen liittyneen valtion kansallisuus tai erityinen Liikenne- ja viestintäviraston antama lupa, jollei Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista muuta johdu. Tämä vaatimus ei kuitenkaan koske 9 §:n 2 momentissa tarkoitettua ilma-alusta eikä miehittämättömää valtion ilma-alusta. Vieraan valtion sotilasilma-aluksen ja valtion ilma-aluksen käytöstä Suomen alueella säädetään aluevalvontalaissa (755/2000). Rekisteröintivaatimuksista miehittämättömän ilmailun osalta säädetään lisäksi EASA-asetuksessa ja miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa.

18 §

Rekisteröinnin hakeminen

Ilma-aluksen omistajan on haettava rekisteröintiä Liikenne- ja viestintävirastolta.

Hakemuksessa on ilmoitettava tiedot:

1) ilma-aluksesta, sen käyttötarkoituksesta ja pääasiallisesta lähtöpaikasta;

2) ilma-aluksen omistajasta;

3) ilma-aluksen käyttäjästä, haltijasta ja ilma-aluksen omistajan, käyttäjän ja haltijan edustajasta;

4) ilma-aluksen edellisestä omistajasta.

Hakemukseen on lisäksi liitettävä selvitys saannosta tai ilma-aluksen hallinnan tai käyttöoikeuden perusteesta ja siitä, että ilma-alus saadaan 17 §:n mukaisesti merkitä rekisteriin Suomessa.

3 luku

Ilma-aluksen lentokelpoisuus ja päästörajoitukset

39 §

Lentokelpoisuuden valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että ilma-alukset sekä niiden laitteet ja osat täyttävät 33 §:n mukaiset lentokelpoisuutta koskevat vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tarkastaa ilma-alus ja määrätä sillä lennettäväksi koelentoja. Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä vastaavat koelentojen järjestämisestä ja niistä aiheutuvista kustannuksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää lentokelpoisuuden valvonnassa apunaan 35 §:ssä tarkoitettua lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiota sekä huolto-organisaatiota ja muuta koti- tai ulkomaista asiantuntijaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa lentokelpoisuuden toteamiseksi ja valvomiseksi tarkempia teknisiä ja menettelyä koskevia määräyksiä:

- 1) tekemistään lentokelpoisuuden tarkastuksista;
- 2) organisaation tai asiantuntijan Liikenne- ja viestintäviraston apuna tekemien lentokelpoisuuden tarkastusten sisällöstä ja järjestelyistä;
- 3) ilma-aluksen käyttöä jatkamiseksi tarvittavien ja muiden erityisten tarkastusten sisällöstä, järjestelyistä sekä tekijästä.

40 §

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen

Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama lentokelpoisuustarkastaja myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen tekemänsä lentokelpoisuustarkastuksen perusteella, jos ilma-alus täyttää tarkastushetkellä lentokelpoisuustodistusta tai ilmailuun annettavan luvan myöntämistä koskevat vaatimukset.

Jollei lentokelpoisuustarkastusta ole kohtuudella suoritettavissa, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen sekä myöntää lentokelpoisuustodistuksen tai 38 §:n 2 momentissa tarkoitettun luvan ilmailuun tekemänsä tarkastuksen perusteella, jos ilma-alus täyttää tarkastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai luvan ilmailuun myöntämisen vaatimukset.

Poiketen siitä, mitä 1 momentista säädetään, Rajavartiolaitoksen käytössä olevien ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastaa ja lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntää tai uudistaa Liikenne- ja viestintävirasto tai Rajavartiolaitos Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa lentokelpoisuustarkastajaksi lentokelpoisuuden hallintaorganisaation, huolto-organisaation tai muun koti- tai ulkomaisen asiantuntijan, jolla on lentokelpoisuuden tarkastamiseksi tarpeellinen ammattitaito, työvälineet, työtilat, työmenetelmät ja ohjeet. Valtuutus annetaan määräajaksi tai toistaiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo valtuuttamiensa organisaatioiden ja asiantuntijoiden tarkastustoimintaa. Mitä 14 luvussa säädetään lupia koskevista hallinnollisista seuraamuksista sovelletaan myös lentokelpoisuustarkastajan valvonnassa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentoturvallisuuden riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin perustuvia tarkempia määräyksiä lentokelpoisuustarkastajien valtuuttamisesta sekä tarpeellisesta ammattitaidosta, työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä ja ohjeista.

44 a §

Melutodistus

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta melutodistuksen Suomessa rekisteröidylle ilma-alukselle, jos ilma-aluksen aiheuttamasta melutasosta esitetään luotettava selvitys.

Ilma-aluksen omistajan tai haltijan on uusittava voimassa oleva melutodistus, jos ilma-alukseen tehdään meluun vaikuttavia muutostöitä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin perustuvia tarkempia määräyksiä ilma-aluksen aiheuttaman melutason luotettavasta selvittämisestä, 2 momentissa tarkoitetuista muutostöistä sekä melutodistuksen muodosta ja tiedoista.

47 §

Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit

Seuraavien lupien myöntämisen edellytyksenä on, että asianomainen iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset:

1) huoltohenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;

6) merkinantajan hyväksyntä;

7) rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus.

55 §

Ilma-aluksen ja kauko-ohjauspaikan miehistö

Ilma-aluksen tai sen kauko-ohjauspaikan on sitä ilmailuun käytettäessä oltava turvallisesti miehitetty. Turvallisesta miehityksestä vastaa ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä.

57 §

Lennon valmistelu ja suorittaminen

Päällikön on huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti sekä säännösten, määräysten ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvan taikka vastaavan ilmoituksen mukaisesti sekä ilmailuviranomaisen hyväksymää lentokäsikirjaa noudattaen.

Miehistön jäsenen, kauko-ohjattavan ilma-aluksen ohjauspaikan miehistön ja tähystäjän on suoritettava lentokäsikirjassa ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvassa taikka vastaavassa ilmoituksessa sille osoitetut tehtävät, jollei ilma-aluksen päällikkö määrää tehtävien jaosta toisin.

79 a §

Rakentamislupaa koskevan hakemuksen tiedoksianto

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, Liikenne- ja viestintäviraston on annettava rakentamislupaa koskeva hakemus tiedoksi julkisella kuulutuksella noudattaen hallintolain 62 a §:ää.

80 §

Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, ennen asian ratkaisemista on lisäksi varattava niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, tilaisuus tehdä muistutuksia lupa-asian johdosta. Muille kuin niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, on varattava tilaisuus ilmaista mielipiteensä. Muistutukset ja mielipiteet on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kuulutuksessa ilmoitettuna aikana, joka alkaa kuulutuksen julkaisemispäivästä ja kestää vähintään 30 päivää.

Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta toimittaa rakentamislupaa koskeva hakemus ja sen olennaisia osia koskevat käännökset ympäristöministeriölle toiseen valtioon lähettämiseksi niissä hankkeissa, joilla on valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia, säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 29 a §:ssä.

81 a §

Rakentamislupaa koskeva päätös

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, rakentamisluvan myöntämistä koskevasta päätöksestä on käytävä ilmi hallintolaissa säädettyjen vaatimusten lisäksi, mitä lausuntoja, huomautuksia ja mielipiteitä asiassa on annettu ja miten ne ovat vaikuttaneet ratkaisuun. Päätöksessä on lisäksi selostettava esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi sekä kuvaus Liikenne- ja viestintäviraston seurantatoimenpiteistä.

81 b §

Rakentamislupaa koskevan päätöksen tiedoksianto ja päätöksestä tiedottaminen

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, Liikenne- ja viestintäviraston on annettava rakentamislupaa koskeva päätös tiedoksi julkisella kuulutuksella noudattaen hallintolain 62 a §:ää. Rakentamisluvan myöntämistä koskevasta päätöksestä on lisäksi ilmoitettava kunnalle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle.

Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta toimittaa rakentamislupaa koskeva päätös sekä sen olennaisia osia koskevat käännökset ympäristöministeriölle toiseen valtioon lähettämiseksi niissä hankkeissa, joilla on valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia, säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 29 a §:ssä.

81 c §

Rakentamislupa-asian seuranta

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava hankkeen arvioitujen ja muiden vaikutusten toteutumista sekä käytettävä hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa.

88 a §

Valtionavustus lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää valtionavustuksia valtion lentoasemaverkkoyhtiön ulkopuolisten lentopaikkojen toiminta- ja investointimenoihin valtion talousarviossa tarkoitukseen osoitetun määrärahan puitteissa.

Valtionavustusten myöntämiseen sovelletaan tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annettua komission asetusta (EU) N:o 651/2014 siltä osin kuin kyse on mainitun asetuksen 56 a artiklan soveltamisalaan kuuluvasta tuesta. Tämän lisäksi sovelletaan täydentävästi valtionavustuslakia (688/2001) sekä suuntaviivoista valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille annettua komission tiedonantoa (2014/C 99/03).

108 §

Ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoaminen

Valtioneuvosto voi nimetä Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan sääpalvelujen tarjoajan, joka toimii kyseisessä ilmatilassa yksinoikeudella. Ennen sääpalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä, puolustusministeriötä ja ilmaliikennepalvelun tarjoajaa. Sääpalvelun tarjoajaa nimettäessä on otettava huomioon turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja kriisitilahallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Sääpalvelun tarjoajan nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat ehdot.

110 §

Lentomenetelmät

Ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen mukaisen hyväksyntätodistuksen saanut lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja vastaa lentomenetelmistä. Lentopaikan pitäjä vastaa siitä, että lentopaikalla käytetty lentomenetelmä on hyväksyntätodistuksen saaneen lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan suunnittelema. Lisäksi lentopaikan pitäjä vastaa lentopaikalla käytettävien lentomenetelmien ylläpidosta ja säännöllisestä uudelleentarkastelusta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan on lentomenetelmää suunnitellessaan tai uudelleen tarkastellessaan kuultava asianomaista ilmaliikennepalvelun tarjoajaa ja lentopaikan pitäjää sekä sotilasilmailuviranomaista.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklan 8 ja 9 kohdassa tarkoitetuista jäsenvaltion tehtävistä, jotka liittyvät ilmatilan rakenteiden suunnitteluun sekä lentomenetelmien ylläpitoon ja säännölliseen uudelleentarkasteluun. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajia koskevista lentomenetelmien suunnitteluperusteista ottaen huomioon Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston ja Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antaman ohjeistuksen.

111 §

Lennonvarmistuspalvelun maksut

Liikenne- ja viestintäviraston on valmistettava palveluntarjoajien toimittamien tietojen pohjalta yhteisen lennonvarmistuksen maksujärjestelmän mukainen esitys maksuista. Viraston on varattava toimijoille tilaisuus antaa lausuntonsa esityksestä sekä toimitettava esityksensä Euroopan komissiolle tarkistettavaksi. Saadut lausunnot ja Euroopan komission näkemykset huomioon ottaen virasto vahvistaa maksut ja ilmoittaa ne Euroopan komissiolle.

112 §

Lennonvarmistuspalvelujen ylläpitäminen, järjestäminen ja kehittäminen

Edellä 108 §:ssä tarkoitettu ilmaliikennepalvelun tarjoaja ylläpitää, järjestää ja kehittää tarjoamiaan lennonvarmistuspalveluja ilmatilan lohkoissa siviili-ilmailua, valtion ilmailua ja sotilas-ilmailua varten. Jos lennonvarmistuspalvelun tarjoamiseen käytettävät laitteet tai järjestelmät ovat lentoasemaverkosta ja –maksuista annetun lain (210/2011) 3 §:n 3 kohdassa tarkoitetun lentoasemaverkkoyhtiön omistuksessa tai hallinnassa, ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja lentoasemaverkkoyhtiön on yhteistyössä varmistettava, että niitä ylläpidetään, järjestetään ja kehitetään siviili-ilmailua, valtion ilmailua ja sotilasilmailua varten. Valtion ilma-aluksilta ja sotilasilma-aluksilta perittävien maksujen on vastattava siviili-ilmailun ilma-aluksille tarjottavista palveluista perittäviä maksuja, jos kyseessä ei ole erillispalvelu tai jollei niistä ole toisin sovittu. Valtion ilmailulle ja sotilasilmailulle järjestettävistä palveluista ja niiden hinnoittelusta sovitaan tarkemmin ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja lentoasemaverkkoyhtiön sekä valtion ilmailun ja sotilasilmailun edustajien välillä.

Lennonvarmistuksen erillispalveluilla tarkoitetaan tässä laissa niitä valtion ilma-alusten ja sotilasilma-alusten toiminnan vaatimuksesta tarvittavia lennonvarmistuspalveluja, joita:

- 1) tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja;
 - 2) varten ei ole määritettynä yleisten palveluehtojen mukaisia maksuja; ja
 - 3) ylläpidetään, järjestetään ja kehitetään ainoastaan valtion ilmailua tai sotilasilmailua varten.
-

138 §

Vakuutukset

Vakuutuksista ilmailussa aiheutuvan vahingon varalta säädetään lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 785/2004, jäljempänä *ilmailun vakuutusasetus*, sekä ilmaliikenteen hallintaa koskevassa täytäntöönpanoasetuksessa. Siltä osin kuin edellä mainittuja asetuksia ei sovelleta tai niissä ei säädetä vakuutukseen liittyvistä seikoista, sovelletaan tämän lain 139 §:ää.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ilmailun vakuutusasetuksen 8 artiklan mukaisista jäsenvaltion tehtävistä.

141 §

Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 142–145 §:ssä tarkoitettuihin toimiin sellaisten henkilöiden osalta, joilla on:

2) huoltohenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;

9) EU:n turvatoimien varmentajan hyväksyntä;

10) koulutus- tai lentotoimintaorganisaation vastuuhenkilön hyväksyntä; tai

11) rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus.

146 §

Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun kyseessä on:

1) lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio;

2) ilmailulääketieteen keskus;

3) suunnittelu-, valmistus- tai huolto-organisaatio;

4) huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio;

5) 40 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuustarkastaja;

6) maahuolintapalvelujen tarjoaja;

7) lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjä;

8) lentopaikan pitäjä;

9) valvottu edustaja, tunnettu lähettäjä tai valvottu toimittaja;

10) kolmannen maan lentoasemalta Euroopan unioniin liikennöivän rahdin tai postin kuljettajan hyväksynnän haltija;

11) lennonvarmistuspalvelun tarjoaja;

12) lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaatio;

13) lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja;

14) 158 §:ssä tarkoitetun lentoesteluvan haltija.

152 §

Ammattitaidon ylläpitäminen

Mitä hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään tämän pykälän 1 momentissa tarkoitetun henkilön esteellisyydestä käsiteltäessä Liikenne- ja viestintävirastossa mainitussa momentissa tarkoitettua toiminnanharjoittajaa koskevaa asiaa, ei sovelleta:

1) lennonvarmistuksen valvontaan eikä sitä koskevaan päätöksentekoon; eikä

2) lentoa simuloivien koulutuslaitteiden arviointimenettelyyn eikä sitä koskevaan päätöksentekoon.

153 §

Viranomaisen tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus

Ilmailutoimintaa harjoittavan, ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän sekä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan on, siltä osin kuin tiedot ovat hänen hallussaan tai

saatavillaan, annettava salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle sen pyynnöstä ilmailutoiminnan valvontaa tai ilmailun poikkeustilanteiden tutkintaa varten:

Etsintä- ja pelastuspalvelujen järjestämisestä 121 §:n nojalla huolehtivalla ilmaliikennepalvelun tarjoajalla on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä etsintä- ja pelastuspalvelun toteuttamiseksi välttämättömät tiedot Liikenne- ja viestintävirastolta, poliisilta ja pelastustoimintaan osallistuvilta viranomaisilta. Tietoja saadaan käyttää vain etsintä- ja pelastuspalvelun toteuttamisessa.

166 §

Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syystä

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää lennon ja estää ilma-aluksen lähdön:

2) jos on aihetta epäillä, ettei tämän lain, turva-asetuksen tai yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 säännöksiä tai niiden nojalla annettuja lentoa koskevia määräyksiä muutoin ole noudatettu;

169 a §

Miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointi

Lentoaseman pitäjä ja ilmaliikennepalvelun tarjoaja voivat miehittämättömän ilma-aluksen aiheuttamaan uhkaan varautumiseksi ja uhkan tehokkaan torjumisen mahdollistamiseksi käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen lennätykseen liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän yksilöimiseksi ja sen sijainnin määrittämiseksi silloin, kun miehittämätön ilma-alus saapuu oikeudettomasti:

1) 11 a §:n 2 kohdan nojalla perustetulle UAS-ilmatilavyöhykkeelle; tai

2) ilmatilaan, jossa tarjotaan ilmaliikennepalvelua.

Tiedot radioviestinnästä, välitystiedot ja sijaintitiedot on hävitettävä viipymättä 1 momentin mukaisen tehtävän suorittamisen jälkeen, jollei laissa toisin säädetä.

Havainnointitoimivallan käyttöönotosta on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ennen ensimmäisen havainnon tekemistä. Oikeudetonta lennätystä koskevasta havainnosta on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle vuorokauden kuluessa.

170 §

Toimintakyvyn heikkeneminen

Tehtävää ilma-aluksessa, ilmailuun käytettävässä liitimessä tai muussa laitteessa taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa ei saa suorittaa se, joka on käyttänyt alkoholia tai muuta huumavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Edellä 1 momentissa mainittua tehtävää ei saa hoitaa myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta tai muusta sellaisesta syystä ei voi hoitaa tehtävää lentoturvallisuutta vaarantamatta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tehtävän suorittaminen alkaa työvuoron alkaessa ja päättyy työvuoron päättyessä. Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös lennon valmisteluun välittömästi liittyviä toimenpiteitä, jos lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä työskentelevällä ei ole työvuoroja tai hän ei suorita tehtävää ammattia harjoittaessaan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavia henkilöitä ovat ainakin lentoaseman turvalvotulla alueella työskentelevä, lennonvarmistuksen operatiivisissa ja teknillisissä tehtävissä toimiva, lentoturvallisuuteen liittyvissä esimiestehtävissä toimiva, ilma-aluksen lentävä henkilöstö ja lennonvalmisteluun liittyvässä tehtävässä toimiva henkilöstö, lentoaseman turvalvotulla alueella liikkumisluvan omaava henkilöstö, lentoaseman turvatarkastaja ja lentoaseman vartija.

Puolustusvoimat määrää tarvittaessa toiminnan vaativuuden sitä edellyttäessä sotilasilmailussa sovellettavista tiukemmista vaatimuksista kuin 1–4 momentissa säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun henkilön aisteille asetettavista vaatimuksista sekä tehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta 1–4 momentin mukaisten tehtävien hoitamista heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arviointimenettelystä.

174 §

Virkavastuu

Edellä 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103 ja 121 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

178 §

Ilmailurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) rikkoo 9 §:n 4 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä,

2) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun käytettäväksi 10 §:n vastaisesti,

3) rikkoo 11 §:ssä tarkoitettua ilmailulta rajoitettua tai kiellettyä aluetta koskevaa kieltoa tai rajoitusta, 11 a §:ssä tarkoitettua UAS-ilmatilavyöhykettä koskevaa kieltoa tai rajoitusta taikka 11 b §:ssä tarkoitettua UAS-ilmatilavyöhykkeelle asetettua käyttöehtoa,

4) käyttää ilmailuun ilma-alusta, jota ei ole asianmukaisesti merkitty 7 §:n 1 momentin 2 kohdassa, 16 §:n 2 momentissa tai miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 14 artiklassa tarkoitetuin tunnuksin taikka vastaavin ulkomaisin tunnuksin taikka joka on varustettu väärin tunnuksin,

5) laiminlyö 20 §:ssä tai 36 §:n 2 momentissa tarkoitetun ilmoitusvelvollisuuden,

6) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun 34 §:n 2 momentin tai Euroopan unionin asetusten vastaavien, lentokelpoisuuden hallintaa koskevien säännösten vastaisesti,

7) tekee ilman hyväksyntää työn, johon 42 §:n tai suunnittelua, valmistusta ja huoltoa koskevien EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännösten mukaan vaaditaan hyväksyntä,

8) käyttää ilma-alusta, joka ei täytä 44 §:n tai sen nojalla annettujen määräysten mukaisia vaatimuksia,

9) rikkoo 49 §:ssä tai EASA-asetuksessa tai sen nojalla annetussa asetuksessa luvan hakijalle tai haltijalle säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä,

10) rikkoo 57 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä taikka EASA-asetuksessa tai sen nojalla annetussa asetuksessa säädettyä tai määrättyä ilma-aluksen tai laitteen päällikön taikka miehistön jäsenen tai tähystäjän lennon valmistelua ja suorittamista koskevaa velvollisuutta,

11) rikkoo 59 §:ssä matkustajalle säädettyä velvollisuutta,

12) rikkoo 55 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädettyä tai määrättyä ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän velvollisuutta,

13) harjoittaa 70 tai 72 §:ssä tarkoitettua toimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai ilmoitusta taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja tai ilmoituksenvaraista toimintaa koskevia säädöksiä ja määräyksiä,

14) käyttää lentoonlähtö- tai laskupaikkana muuta kuin 76 §:n mukaan sallittua lentopaikkaa tai aluetta,

15) pitää lentopaikkaa ilman 82 §:ssä tai EASA-asetuksessa tai sen nojalla annetussa asetuksessa tarkoitettua lentoaseman hyväksyntätodistusta tai 84 §:ssä tarkoitettua pitolupaa taikka rikkoo tällaisen todistuksen tai luvan ehtoja,

16) rikkoo 88 §:n mukaista velvollisuutta taikka lentopaikan pitäjän tai Liikenne- ja viestintäviraston asettamaa lentopaikan käytön kieltoa tai rajoitusta,

17) rikkoo 100 §:n 1 momentissa säädettyä kieltoa liikkua tai oleskella lentoaseman eräillä alueilla,

18) käyttää valtakunnan rajan yli lentämiseen muuta kuin rajavartiolaiton (578/2005) 12 §:ssä tarkoitettua rajanylityspaikkaa,

19) siirtää 123 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-alusta taikka sen osaa tai tavaraa ilman mainitussa säännöksessä edellytettyä lupaa,

20) toimii poikkeama-asetuksen 16 artiklan 9 kohdassa säädetyn vastaisesti,

21) rikkoo 157 §:ssä tarkoitettuja ilmailun ympäristövaikutuksia koskevia määräyksiä tai päätöksiä,

22) rikkoo 158 §:ssä säädettyä laitetta, rakennusta, rakennelmaa tai merkkiä koskevaa kieltoa taikka velvollisuutta lentoesteluvan hankkimiseen, lentoesteen merkitsemiseen ja muutosten ilmoittamiseen,

23) rikkoo 159 §:ssä tarkoitettua rajoitusta, josta säädetään tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä tai kieltoa koskevissa päätöksissä tai

24) rikkoo 167 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-aluksen kulkuun puuttumista koskevaa kieltoa tai määräystä,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *ilmailurikkomuksesta* sakkoon.

17 luku

Muutoksenhaku

181 §

Muutoksenhaku

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin vaaditaan oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta:

1) 40 §:ssä tarkoitettu päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;

5) 111 §:ssä tarkoitettu lennonvarmistuspalvelun maksuja koskeva päätös;

6) 43 §:ssä tarkoitetun liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän huoltohenkilöstön koulutusorganisaation tai 114 §:ssä tarkoitetun lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaation antama päätös.

Edellä 2 momentissa ja 3 momentin 1–4 ja 6 kohdassa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Edellä 3 momentin 5 kohdassa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

181 a §

Muutoksenhakuun oikeutetut eräissä tapauksissa

Rekisteröidyllä yhdistyksellä tai säätiöllä, jonka tarkoituksena on ympäristön-, terveyden- tai luonnonsuojelun taikka asuinympäristön viihtyisyyden edistäminen, on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhdistyksen tai säätiön toiminta-alueelle, jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Kunnalla, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle, jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 110 § tulee kuitenkin voimaan vasta 27 päivänä tammikuuta 2022.

2.

Laki

ilmailulain 68 ja 69 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan ilmailulain (1194/2009) 68 ja 69 §.

2 §

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynnit, kiellot ja päätökset jäävät voimaan sellaisina kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan. Edellä 1 §:ssä mainittujen kumottavien säännösten nojalla annetut määräykset jäävät voimaan.

3 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 127 §:n 5 momentti, 128, 130, 180 ja 203 §, 242 §:n 2 ja 4 momentti, 251 §, 256 §:n 2 momentti ja 266 §, sellaisina kuin niistä ovat 127 §:n 5 momentti ja 128 § laissa 984/2018, 130 § laissa 301/2018, 203, 251 ja 266 § laissa 371/2019, 242 §:n 2 ja 4 momentti laissa 1256/2020 ja 256 §:n 2 momentti laissa 299/2021, sekä
lisätään lakiin uusi 126 a, 129 a, 133 a ja 194 a §, 249 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 371/2019 ja 1256/2020, uusi 5 momentti ja lakiin uusi 266 a § seuraavasti:

126 a §

Lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenteen harjoittamiselle reiteillä, joiden lähtö- tai saapumiskohta on Suomessa. Kielto, rajoitus tai ehto voidaan asettaa vain, jos se on välttämätöntä lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka tartuntatautilain (1227/2016) 3 §:n 7 kohdassa tarkoitetun poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi.

Päätös kiellon, rajoituksen tai ehdon asettamisesta voi olla voimassa vain välttämättömän ajan, kuitenkin enintään 14 vuorokautta. Jos kieltä, rajoitusta tai ehtoa on tarpeen jatkaa 14 vuorokauden jälkeen, päätöksen siitä tekee valtioneuvosto. Kielto, rajoitus tai ehto voidaan tällöinkin asettaa enintään 14 vuorokauden ajaksi kerrallaan. Päätös on välittömästi kumottava, jos tässä pykälässä säädetty edellytykset eivät enää täyty.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen toimien on oltava lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa tarkoitetulla tavalla suhteellisuus- ja avoimuusperiaatteiden mukaisia ja perustuttava puolueettomiin ja syrjimättömiin perusteisiin. Toimista päätettäessä on myös muutoin huomioitava, mitä lentoliikenneasetuksessa säädetään ja soveltuviin olosuhteisiin kansainvälisissä sopimuksissa määrätään lentoliikenneoikeuksien rajoittamisesta. Jos kyse on muusta kuin lentoturvallisuuden vaarantamiseksi koskevasta tilanteesta, muun toimivaltaisen viranomaisen on laadittava tilanteesta riskiarvio. Kielto, rajoitus tai ehto voidaan asettaa vain, jos se on riskiarvion perusteella välttämätöntä ja oikeasuhteista.

Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava 1 momentissa tarkoitettujen toimien osalta yhteydenpidosta Euroopan komission, muiden valtioiden ja näiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa ottaen huomioon, mitä lentoliikenneasetuksessa säädetään ja soveltuviin olosuhteisiin kansainvälisissä sopimuksissa määrätään. Yhteydenpidosta 2 momentissa tarkoitettujen toimien osalta huolehtii kuitenkin valtioneuvosto.

127 §

Lentotyölupa

Lukuun ottamatta miehittämätöntä valtion ilma-alusta, lentotyössä käytettävä ilma-alus on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää lentotyöluvan toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidylle ilma-alukselle, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa. Jos lentotyöhön ei ole käytettävissä sopivaa jäsenvaltiossa rekisteröityä ilma-alusta ja jos lentoturvallisuus ei vaarannu, Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä käytettäväksi kolmannen maan ilma-alusrekisteriin merkityn ilma-aluksen. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, millä edellytyksillä tällainen ilma-alus voidaan hyväksyä lentotyötehtäviin.

128 §

Ilmoitus eräillä ilma-aluksilla harjoitettavasta lentotoiminnasta

Siltä osin kuin matkustajien kuljettaminen EASA-asetuksen liitteen I kohdan 1 alakohdissa a, d tai g tarkoitetulla ilma-aluksella ei edellytä lentoliikenneasetuksen mukaista liikennelupaa tai tämän lain 127 §:ssä tarkoitettua lentotyölupaa eikä Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu, lentotoiminnan harjoittajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitus lentotoiminnasta ennen toiminnan aloittamista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa edellä 1 momentissa tarkoitetun lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämiä tarkempia määräyksiä. Määräykset voivat koskea:

- 1) ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajan organisaatiota ja henkilöstöä;
- 2) ilmoituksenvaraiseen toimintaan käytettävää kalustoa;
- 3) turvallisuudenhallintajärjestelmää;
- 4) lentokäsikirjaa tai toimintakäsikirjaa, toimintamenetelmiä ja toiminnan rajoituksia;
- 5) taloudellisia toimintaedellytyksiä.

14 luku

Lentomiehistön pätevyudet ja koulutus

129 a §

Soveltamisala

Tätä lukua sovelletaan ilmailussa Suomen alueella, jollei Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

130 §

Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista sekä tarkastuslentäjän valtuutuksista, säädetään EASA-asetuksessa ja siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011, jäljempänä *lentomiehistöasetus*. Siltä osin kuin mainittuja asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalla henkilöllä on kuitenkin oltava lentäjän lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen ja valtuutuksineen sekä lääketieteellinen kelpoisuus. Ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalla ja muulla ilmailuradiota käyttävällä henkilöllä on myös oltava Kansainvälisen televiestintäliiton peruskirjaa ja yleissopimusta (SopS 94/1996) täydentävän radio-ohjesäännön mukainen rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus.

Miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajan pätevyyttä ja ilma-aluksen käyttäjän rekisteröitymistä koskevista vaatimuksista säädetään säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2019/947, jäljempänä *miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetus*.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, muulla ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä kuin ilma-aluksen päälliköllä ei tarvitse olla tehtävän edellyttämää lupaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, jos kyseessä on koulutus- tai tarkastuslento tällaisen luvan, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseksi.

133 a §

Miehistökortti

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta ilma-aluksen miehistölle miehistökortin. Hakemukseen on liitettävä liikenneluvan haltijan vakuutus siitä, että hakija on sen palveluksessa.

Miehistökortin myöntämisen ja voimassaolon edellytyksenä on, että hakija:

- 1) toimii ilma-aluksen miehistön jäsenenä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän liikenneluvan haltijan palveluksessa;
- 2) täyttää ilmailulain (864/2014) 102 §:ssä tarkoitetun lentokenttäalueelle pääsyä koskevan luvan myöntämisen edellytykset.

Liikenneluvan haltijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle miehistökortin haltijan työsuhteen päättymisestä.

180 §

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos liikennettä valvovina viranomaisina

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan tämän lain noudattamista tieliikenteessä.

Poliisi valvoo omalla tehtäväalueellaan tämän lain sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen asetusten noudattamista miehittämättömässä ilmailussa.

194 a §

EASA-asetuksessa ja lentoliikenneasetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto on EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen sekä lentoliikenneasetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen, jollei muualla toisin säädetä.

203 §

Julkista valtaa käyttävän henkilön vastuu

Edellä 37 §:ssä tarkoitettuun kokeen arvioijaan, 89 §:ssä tarkoitettuun näytön vastaanottajaan, 130 §:ssä tarkoitettuun tarkastuslentäjään, 195 §:ssä tarkoitettuun ilmailulääkäriin ja työterveyslääkäriin sekä 196 §:n 4 momentissa ja 204–207 §:ssä tarkoitettuun asiantuntijaan, lääkäriin ja psykologiin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

242 §

Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos:

1) luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä;

3) luvan haltija ei noudata liikennöintiluvan perusteena olevaa lentoliikennesopimusta tai muuta kansainvälistä velvoitetta; tai

4) on muusta kuin 1, 2 tai 3 kohdassa tarkoitettua syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava kykene hoitamaan luvan tai hyväksymispäätöksen mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Edellä 2 momentin 2 ja 3 kohdassa sekä 3 momentissa tarkoitettu luvan tai 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi. Ennen päätöksentekoa viraston on kuultava luvanhaltijaa tai toimijaa, joka harjoittaa toimintaansa hyväksymispäätöksen nojalla.

249 §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää toistaiseksi tai määräajaisesti sellaisen 13 tai 14 luvussa tarkoitetun toiminnan, johon tämän lain tai Euroopan unionin lainsäädännön mukaan ei tarvita lupaa, mutta josta on tehtävä ilmoitus, taikka rajoittaa sitä, jos:

1) ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittaja on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

3) on muusta kuin 1 tai 2 momentissa tarkoitettua syystä perusteltua syytä epäillä, ettei ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittaja kykene hoitamaan ilmoituksen mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

251 §

Lentotoimintaluvan tai liikennöintiluvan raukeaminen

Edellä 123 §:ssä tarkoitettu lentotoimintalupa tai 124 §:ssä tarkoitettu liikennöintilupa raukeaa, jos:

1) luvanhaltija ei ole ryhtynyt harjoittamaan lentotoimintaa tai käyttämään liikenneoikeuksia saamansa lentotoimintaluvan tai liikennöintiluvan ehtojen mukaisesti; tai

2) luvanhaltija lopettaa tai keskeyttää lentotoimintansa.

Edellytyksenä on lisäksi, että luvanhaltija ei ole osoittanut Liikenne- ja viestintäviraston asettamassa vähintään kuuden kuukauden mittaisessa määräajassa, että hän edelleen täyttää luvan saamisen toiminnalliset ja taloudelliset edellytykset tai että liikenteen keskeyttäminen johtuu sellaisista poikkeuksellisista seikoista, joihin lentotoimintaluvan tai liikennöintiluvan haltija ei ole voinut vaikuttaa.

256 §

Oikaisuvaatimus

Henkilöluvan tai taksiliikenneluvan hakija tai haltija ja taksiliikenneluvan haltijan 7 §:ssä tarkoitettu liikenteestä vastaava henkilö saa vaatia oikaisua 35 tai 35 a §:ssä tarkoitettun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutuskeskuksen tai koulutuksen järjestäjän, 89 §:ssä tarkoitettun näytön vastaanottajan, 114 §:ssä tarkoitettun merenkulun koulutuksen järjestäjän, 135 §:ssä tarkoitettun koulutusluvan haltijan tai ilmoituksenvaraisen koulutustoiminnan harjoittajan, 195 §:ssä tarkoitettun ilmailulääkäriin, ilmailulääketieteen keskuksen, työterveyslääkäriin ja matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntävän organisaation, 204 §:ssä tarkoitettun rautatielääkäriin, 205 §:ssä tarkoitettun rautatiepsykologin ja 206 §:ssä tarkoitettun merimieslääkäriin antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenne- ja viestintävirastolta.

266 §

Luvaton lentotoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa 127 §:ssä tai lentotoiminta-asetuksen 2 artiklan ensimmäisen kohdan 7 alakohdassa tarkoitettua erityislentotoimintaa, 128 §:ssä tarkoitettua lentotoimintaa taikka miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettua miehittämätöntä ilmailutoimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai ilmoitusta tai rikkoo tällaisen luvan tai ilmoituksen ehtoja, on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta lentotoiminnasta* sakkoon.

266 a §

Miehittämätöntä ilma-alustoimintaa koskeva rikkomus

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) ohjaa miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää ilman miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 8 artiklan mukaisen kauko-ohjaajan pätevyysvaatimuksen taikka tämän lain 135 a §:n mukaisen vähimmäisikävaatimuksen täyttämistä; tai

2) käyttää miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää rekisteröitymättä käyttäjäksi ollessaan siihen miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 14 artiklan nojalla velvollinen, on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, *miehittämätöntä ilma-alustoimintaa koskevasta rikkomuksesta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 265 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 265 §:n 5 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1003/2018,
seuraavasti:

265 §

Pätevyyden osoittaminen

Ilmailuradioviestinnässä vaadittavasta pätevyydestä säädetään ilmailulaissa (864/2014) ja liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:n 2 momentin 2 kohta ja 2 §:n 2 momentin 2 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 545/1999,
seuraavasti:

1 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitetulla tavalla;

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia (864/2014), liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 13 tai 14 lukua, niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139 tai sen nojalla annettuja asetuksia taikka yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 300/2008 tai sen nojalla annettuja asetuksia, tai

2 §

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta;

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia, liikenteen palveluista annetun lain 13 tai 14 lukua, niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139 tai sen nojalla annettuja asetuksia taikka yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista

koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 300/2008 tai sen nojalla annettuja asetuksia, tai

_____ siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

puolustusvoimista annetun lain 15 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 15 a §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 538/2020,
seuraavasti:

15 a §

Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen

Puolustusvoimilla on oikeus ottaa ilmailulain (864/2014) 2 §:n 21 kohdassa tarkoitettu miehittämätön ilma-alus teknistä laitetta tai voimakeinoja käyttäen tilapäisesti haltuunsa, estää sen käyttö tai muutoin puuttua sen kulkuun, jos se saapuu oikeudetta puolustusvoimien pysyvässä käytössä tai tämän lain 14 §:ssä tarkoitettussa käytössä olevan alueen yläpuoliseen ilmatilaan tai luvatta sellaiselle ilmailulain 11 §:ssä tai 11 a §:ssä tarkoitettulle ilmailulta rajoitetulle tai kielletylle alueelle, joka sijaitsee edellä tarkoitetun alueen yläpuolella.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 21.10.2021

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

Laki**ilmailulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan ilmailulain (864/2014) 47 §:n 1 momentin 5 kohta, 148 §:n 1 momentin 5 kohta sekä 150 ja 156 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 965/2018,

muutetaan 2 §:n 9, 16 ja 25 kohta, 3 §:n 1 momentin johdantokappale, 7 §:n 1 momentin 3 kohta, 9 §, 10 §:n 1 momentti, 18, 39 ja 40 §, 47 §:n 1 momentin 1 ja 6 kohta, 55 §:n 1 momentti, 57 §:n 2 ja 3 momentti, 108 §:n 2 momentti, 110 §, 111 §:n 2 momentti, 112 ja 138 §, 141 §:n 1 momentin 2, 9 ja 10 kohta, 146 §, 152 §:n 2 momentti, 153 §:n 1 momentin johdantokappale, 166 §:n 1 momentin 2 kohta, 170, 174 ja 178 § sekä 181 §:n 3 momentin 1 ja 5 kohta sekä 4 momentti,

sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 9, 16 ja 25 kohta, 9 §, 10 §:n 1 momentti, 55 §:n 1 momentti ja 181 §:n 3 momentin 1 ja 5 kohta sekä 4 momentti laissa 534/2020, 3 §:n 1 momentin johdantokappale, 7 §:n 1 momentin 3 kohta, 18, 39 ja 40 §, 47 §:n 1 momentin 1 ja 6 kohta, 57 §:n 2 ja 3 momentti, 111 §:n 2 momentti, 141 §:n 1 momentin 2, 9 ja 10 kohta, 146 §, 152 §:n 2 momentti, 153 §:n 1 momentin johdantokappale, 166 §:n 1 momentin 2 kohta ja 170 § laissa 965/2018, 174 § laissa 320/2018 ja 178 § laeissa 965/2018 ja 534/2020, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 534/2020, uusi 26 ja 27 kohta, 3 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 965/2018, uusi 5 ja 6 momentti, lakiin uusi 44 a §, 47 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 965/2018, uusi 7 kohta, lakiin uusi 79 a §, 80 §:ään uusi 3 ja 4 momentti, lakiin uusi 81 a—81 c ja 88 a §, 141 §:n 1 momenttiin uusi 11 kohta, 153 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 965/2018, uusi 7 momentti, lakiin uusi 169 a §, 181 §:n 3 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 534/2020, uusi 6 kohta ja lakiin uusi 181 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *Chicagon yleissopimuksella* kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta (SopS 11/1949);

2) *ECAC:lla* Euroopan siviili-ilmailukonferenssia;

3) *Eurocontrolilla* lennonvarmistusalan yhteistyöstä tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa (Eurocontrol) (SopS 70/2000) tarkoitettua Euroopan lennonvarmistusjärjestöä;

1) *Chicagon yleissopimuksella* kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta (SopS 11/1949);

2) *ECAC:lla* Euroopan siviili-ilmailukonferenssia;

3) *Eurocontrolilla* lennonvarmistusalan yhteistyöstä tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa (Eurocontrol) (SopS 70/2000) tarkoitettua Euroopan lennonvarmistusjärjestöä;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4) *EASA-asetuksella* yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139;

5) *slot-asetuksella* lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 545/2009;

6) *ilma-aluksella* laitetta, jota kannattavat ilmakehässä muut ilman reaktiot kuin ilman reaktiot maan tai veden pintaa vastaan;

7) *kelpuutuksella* lupakirjaan tai kelpoisuustodistukseen liitettyä erityistä ehtoa, rajoitusta tai oikeutta;

8) *huollolla* ilma-aluksen tai ilma-aluksen osan kaikkea perushuoltoa, korjausta, tarkastusta, muutosta tai vian korjausta tai niiden yhdistelmiä, lukuun ottamatta lentoa edeltävää tarkastusta;

9) *lentotoimintaluvalla* EASA-asetuksen 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua ilmoitusta ja todistusta, joilla osoitetaan, että lentotoiminnan harjoittajalla on riittävät valmiudet ja keinot täyttää turvallisesti oikeuksiinsa liittyvät velvoitteet luvassa tarkoitettussa ilmailutoiminnassa;

10) *sotilasilmailuviranomaisella* ilmavoimien esikunnan yhteydessä toimivaa sotilasilmailun viranomaisyksikköä;

11) *sotilasilmailulla* sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettavaa ilmailua tai ilmailua sotilasilma-aluksella;

12) *sotilasilma-aluksella* ilma-alusta, joka on merkitty sotilasilma-alusrekisteriin;

13) *yhteistoimintalentoasemalla* lentoasemaa, jolla ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty ja jolla on siviili-ilmailun lisäksi

4) *EASA-asetuksella* yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139;

5) *slot-asetuksella* lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 545/2009;

6) *ilma-aluksella* laitetta, jota kannattavat ilmakehässä muut ilman reaktiot kuin ilman reaktiot maan tai veden pintaa vastaan;

7) *kelpuutuksella* lupakirjaan tai kelpoisuustodistukseen liitettyä erityistä ehtoa, rajoitusta tai oikeutta;

8) *huollolla* ilma-aluksen tai ilma-aluksen osan kaikkea perushuoltoa, korjausta, tarkastusta, muutosta tai vian korjausta tai niiden yhdistelmiä, lukuun ottamatta lentoa edeltävää tarkastusta;

9) *lentotoimintaluvalla* EASA-asetuksen 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tai kansallisten vaatimusten mukaista ilmoitusta, todistusta ja lupaa, joilla osoitetaan, että lentotoiminnan harjoittajalla on riittävät valmiudet ja keinot täyttää turvallisesti oikeuksiinsa liittyvät velvoitteet luvassa tarkoitettussa ilmailutoiminnassa;

10) *sotilasilmailuviranomaisella* ilmavoimien esikunnan yhteydessä toimivaa sotilasilmailun viranomaisyksikköä;

11) *sotilasilmailulla* sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettavaa ilmailua tai ilmailua sotilasilma-aluksella;

12) *sotilasilma-aluksella* ilma-alusta, joka on merkitty sotilasilma-alusrekisteriin;

13) *yhteistoimintalentoasemalla* lentoasemaa, jolla ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty ja jolla on siviili-ilmailun lisäksi

Voimassa oleva laki

pysyvästi puolustusvoimien joukkoja, joh-toelimiä ja rakennelmia;

14) *sotilaslentoasemalla* lentoasemaa, jolla ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty ja jota ylläpidetään ainoastaan sotilasilmailua varten;

15) *sotilaslentopaikalla* maa-aluetta, joka on järjestetty tilapäisesti käytettäväksi ainoas-taan sotilasilmailun lentoonlähtöjä tai laskuja varten; sotilaslentopaikka voi olla puolustus-voimien tilapäisesti käyttöönotettava lento-paikka, varalaskupaikka tai nousutie;

16) *valtion ilmailulla* ilmailua *sotilas-*, tulli-tai poliisitoiminnassa, etsintä- ja pelastuspal-velussa, palontorjunnassa, rajavalvonnassa, rannikkovartioidinnassa taikka sellaisessa niihin verrattavassa toiminnassa tai palvelussa, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuu-det saanut toimija tai jota suoritetaan sen puo-lesta yleisen edun nimissä viranomaisen val-vonnassa ja vastuulla;

17) *valtion ilma-aluksella* valtion ilmailussa käytettävää ilma-alusta;

18) *jäsenvaltiolla* Euroopan unionin jäsen-valtiota;

19) *kolmannella maalla* muuta kuin Euroo-pan unionin jäsenvaltiota;

20) *miehittämättömän ilmailun täytäntöön-panoasetuksella* säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä an-nettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2019/947;

21) *miehittämättömällä ilma-aluksella* ilma-alusta, joka toimii tai jonka on tarkoitus toimia itsenäisesti tai jota voidaan kauko-oh-jata ilman ilma-aluksessa olevaa ohjaajaa;

22) *miehittämättömällä ilma-alusjärjestel-mällä* miehittämätöntä ilma-alusta ja sen kauko-ohjaukseen tarvittavaa laitteistoa;

23) *UAS-ilmatilavyöhykkeellä* miehittämät-tömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 2 ar-tiklan toisen kohdan 4 alakohdassa tarkoitet-tua ilmatilavyöhykettä;

24) *ilmatilan hallintayksiköllä* ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä sään-nöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005, jäljempänä FUA-asetus, tar-

Ehdotus

pysyvästi puolustusvoimien joukkoja, joh-toelimiä ja rakennelmia;

14) *sotilaslentoasemalla* lentoasemaa, jolla ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty ja jota ylläpidetään ainoastaan sotilasilmailua varten;

15) *sotilaslentopaikalla* maa-aluetta, joka on järjestetty tilapäisesti käytettäväksi ainoas-taan sotilasilmailun lentoonlähtöjä tai laskuja varten; sotilaslentopaikka voi olla puolustus-voimien tilapäisesti käyttöönotettava lento-paikka, varalaskupaikka tai nousutie;

16) *valtion ilmailulla* ilmailua tulli- tai po-liisitoiminnassa, etsintä- tai pelastuspalve-lussa, palontorjunnassa, rajavalvonnassa, ran-nikkovartioidinnassa taikka sellaisessa niihin verrattavassa toiminnassa tai palvelussa, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuu-det saanut toimija tai jota suoritetaan sen puo-lesta yleisen edun nimissä viranomaisen val-vonnassa ja vastuulla;

17) *valtion ilma-aluksella* valtion ilmailussa käytettävää ilma-alusta;

18) *jäsenvaltiolla* Euroopan unionin jäsen-valtiota;

19) *kolmannella maalla* muuta kuin Euroo-pan unionin jäsenvaltiota;

20) *miehittämättömän ilmailun täytäntöön-panoasetuksella* säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä an-nettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2019/947;

21) *miehittämättömällä ilma-aluksella* ilma-alusta, joka toimii tai jonka on tarkoitus toimia itsenäisesti tai jota voidaan kauko-oh-jata ilman ilma-aluksessa olevaa ohjaajaa;

22) *miehittämättömällä ilma-alusjärjestel-mällä* miehittämätöntä ilma-alusta ja sen kauko-ohjaukseen tarvittavaa laitteistoa;

23) *UAS-ilmatilavyöhykkeellä* miehittämät-tömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 2 ar-tiklan toisen kohdan 4 alakohdassa tarkoitet-tua ilmatilavyöhykettä;

24) *ilmatilan hallintayksiköllä* ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä sään-nöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005, jäljempänä FUA-asetus, tar-

Voimassa oleva laki

koitettua yksikköä, joka vastaa yhden tai useamman jäsenvaltion vastuulla olevan ilmatilan päivittäisestä hallinnasta;

25) *lentopaikalla* määriteltyä aluetta, joka sijaitsee maalla tai vedessä taikka maalla olevalla kiinteällä tai merellä olevalla kiinteällä tai kelluvalla rakennelmalla ja jota on tarkoitus käyttää kokonaan tai osittain ilma-aluksen saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten ja johon kuuluvat lentopaikan toiminnan kannalta tarpeelliset rakennukset, rakennelmat ja laitteet, *mukaan lukien* vesialueilla liikennealueeseen liittyvät laiturit tai muut rantautumispaikat sekä pelastustiestö ja ne suoja-, esterajoitus- tai muut alueet, joita tarvitaan lentopaikan ylläpitoon, käyttämiseen ja turvavalvontaan.

3 §

Toimivaltainen viranomainen

Sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä, virasto

Ehdotus

koitettua yksikköä, joka vastaa yhden tai useamman jäsenvaltion vastuulla olevan ilmatilan päivittäisestä hallinnasta;

25) *lentopaikalla* määriteltyä aluetta, joka sijaitsee maalla tai vedessä taikka maalla olevalla kiinteällä tai merellä olevalla kiinteällä tai kelluvalla rakennelmalla ja jota on tarkoitus käyttää kokonaan tai osittain ilma-aluksen saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten ja johon kuuluvat lentopaikan toiminnan kannalta tarpeelliset rakennukset, rakennelmat ja laitteet, vesialueilla liikennealueeseen liittyvät laiturit tai muut rantautumispaikat sekä pelastustiestö ja ne suoja-, esterajoitus- tai muut alueet, joita tarvitaan lentopaikan ylläpitoon, käyttämiseen ja turvavalvontaan;

26) *lentomenetelmällä* joukkoa ennalta määritettyjä lentoliikkeitä, joita ohjaajan on tarkoitus seurata ja jotka on julkaistu sähköisessä, painetussa tai digitaalisessa muodossa tai molemmissa; *lentomenetelmä* suoritetaan joko mittarilentosääntöjen tai näkölentosääntöjen mukaisesti;

27) *ilmaliikenteen hallintaa koskevalla täytäntöönpanoasetuksella* ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/373, sellaisena kuin se on muutettuna komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2020/469.

3 §

Toimivaltainen viranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto toimii Suomen kansallisena ilmailuviranomaisena. Sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään Liikenne- ja

Voimassa oleva laki

toimii seuraavissa Euroopan unionin säädöksissä tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena:

1) pääsystä maahuolinnän markkinoille yhteisön lentoasemilla annettu neuvoston direktiivi 96/67/EY (*maahuolintadirektiivi*);

2) yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008 (*turva-asetus*) ja sen nojalla annetut asetukset;

3) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (*puiteasetus*) annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004;

4) lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004 (*palveluntarjonta-asetus*);

5) EASA-asetus sekä sen nojalla annetut Euroopan komission asetukset;

6) poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 376/2014 (*poikkeama-asetus*);

7) tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 598/2014 (*melunhallinta-asetus*).

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto vastaa niistä viranomaistehtävistä, joista säädetään slot-asetuksessa.

Liikenne- ja viestintävirasto toimii myös Suomen kansainvälisissä liikennesopimuksissa tarkoitettuna ilmailuviranomaisena, josta säädetään 173 §:ssä.

Ehdotus

viestintäviraston tehtävistä, virasto toimii seuraavissa Euroopan unionin säädöksissä tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena:

1) pääsystä maahuolinnän markkinoille yhteisön lentoasemilla annettu neuvoston direktiivi 96/67/EY (*maahuolintadirektiivi*);

2) yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008 (*turva-asetus*) ja sen nojalla annetut asetukset;

3) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (*puiteasetus*) annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004;

4) lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004 (*palveluntarjonta-asetus*);

5) EASA-asetus sekä sen nojalla annetut Euroopan komission asetukset;

6) poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 376/2014 (*poikkeama-asetus*);

7) tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 598/2014 (*melunhallinta-asetus*).

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto vastaa niistä viranomaistehtävistä, joista säädetään slot-asetuksessa.

Liikenne- ja viestintävirasto toimii myös Suomen kansainvälisissä liikennesopimuksissa tarkoitettuna ilmailuviranomaisena, josta säädetään 173 §:ssä.

Voimassa oleva laki

Poiketen siitä, mitä 1 momentin 2 kohdassa säädetään, poliisimiehelle luvan tai hyväksynnän myöntää poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, rajavartiomiehelle Rajavartiolaitoksen hallintoyksikön päällikkö ja tullimiehelle Tullin valvontaosaston päällikkö tai hänen määräämänsä.

7 §

Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset

Sotilasilmailuun sovelletaan tämän lain ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) säännöksiä seuraavin tarkennuksin ja poikkeuksin:

- 1) sotilasilmailuviranomainen pitää 2 luvun mukaisia rekistereitä sotilasilmailun osalta ja päättää rekisterien muodosta ja sisällöstä; sotilasilmailun rekistereihin ei sovelleta, mitä 26 ja 28 §:ssä säädetään tietojen luovuttamisesta;
- 2) sotilasilma-alus merkitään kansallisuustunnuksen lisäksi erityistunnuksella;
- 3) sotilasilmailuviranomainen antaa määräykset sotilasilmailun lentokelpoisuusvaatimuksista ja lentokelpoisuustodistuksen antamisesta; *sotilasilmailuviranomainen* antaa suomalaisen sotilasilma-aluksen tyyppihyväksyntätodistuksen;
- 4) sotilasilmailuviranomainen määrää sotilasilma-alusten lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle ja lennonvarmistusjärjestelmien suunnittelu-, valmistus- ja huolto-organisaatiolle asetettavista vaatimuksista sekä myöntää sotilasilmailussa lentokelpoisuuteen ja

Ehdotus

Poiketen siitä, mitä 1 momentin 2 kohdassa säädetään, poliisimiehelle luvan tai hyväksynnän myöntää poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, rajavartiomiehelle Rajavartiolaitoksen hallintoyksikön päällikkö ja tullimiehelle Tullin valvontaosaston päällikkö tai hänen määräämänsä.

Liikenne- ja viestintävirasto päättää EASA-asetuksen 71 artiklassa tarkoitettujen poikkeuksien myöntämisestä ja vastaa mainitussa artiklassa tarkoitetuista jäsenvaltion velvollisuuksista.

Poliisi valvoo omalla tehtäväalueellaan tämän lain sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen asetusten noudattamista miehittämättömässä ilmailussa.

7 §

Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset

Sotilasilmailuun sovelletaan tämän lain ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) säännöksiä seuraavin tarkennuksin ja poikkeuksin:

- 1) sotilasilmailuviranomainen pitää 2 luvun mukaisia rekistereitä sotilasilmailun osalta ja päättää rekisterien muodosta ja sisällöstä; sotilasilmailun rekistereihin ei sovelleta, mitä 26 ja 28 §:ssä säädetään tietojen luovuttamisesta;
- 2) sotilasilma-alus merkitään kansallisuustunnuksen lisäksi erityistunnuksella;
- 3) sotilasilmailuviranomainen:
 - a) antaa määräykset sotilasilmailun lentokelpoisuusvaatimuksista ja lentokelpoisuustodistuksen antamisesta;
 - b) antaa suomalaisen sotilasilma-aluksen tyyppihyväksyntätodistuksen;
 - c) voi antaa suomalaisen sotilasilma-aluksen melutodistuksen;
- 4) sotilasilmailuviranomainen määrää sotilasilma-alusten lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle ja lennonvarmistusjärjestelmien suunnittelu-, valmistus- ja huolto-organisaatiolle asetettavista vaatimuksista sekä myöntää sotilasilmailussa lentokelpoisuuteen ja

Voimassa oleva laki

lennonvarmistusjärjestelmiin liittyvät luvat ja hyväksynnät;

5) sotilasilmailuviranomainen asettaa vaatimukset sotilasilma-alusten ja lennonvarmistusjärjestelmien huoltohenkilöstön koulutusorganisaatiolle;

6) sotilasilmailuviranomainen asettaa vaatimukset sotilasilmailun tehtävissä työskentelevään henkilöstöön kohdistettavalle kelpuutus- ja lupamenettelylle;

7) sotilasilmailun henkilöstölle myönnettävän lääketieteellisen kelpoisuuden edellytyksenä on, että hakija täyttää sotilasilmailun erityisestä vaativuudesta johtuvat lääketieteelliset, psykologiset ja fysiologiset vaatimukset; puolustusvoimat antaa tarkemmat määräykset lääketieteellisestä kelpoisuudesta;

8) puolustusvoimat antaa sotilasilmailuun liittyvän lennon valmistelua ja suorittamista koskevat määräykset; sotilasilmailuviranomainen antaa määräykset sotilasilma-aluksessa mukana pidettävistä asiakirjoista;

9) ilmakuljetukseen ei vaadita erillistä lupaa sotilasilmailussa;

10) lentotyölupaa ei vaadita sotilasilma-aluksella harjoitettavaan lentotyöhön; sotilasilmailuviranomainen myöntää luvan puolustusvoimien tilauksesta suomalaisella tai ulkomaisella siviili-ilma-aluksella tehtävään lentotyöhön sekä asettaa lupia koskevat vaatimukset;

11) sotilaslentokoulutukseen, jonka puolustusvoimat itse antaa, ei vaadita lentokoulutuslupaa; koulutukseen liittyvät määräykset antaa puolustusvoimat; puolustusvoimien ulkopuolisen tahon antamaan sotilaslentokoulutukseen vaaditaan sotilasilmailuviranomaisen myöntämä lentokoulutuslupa; lupia koskevat vaatimukset asettaa sotilasilmailuviranomainen;

12) sotilasilmailun lentonäytös- ja lentokilpailuluvan antaa puolustusvoimat; lentonäytöslupaa tai lentokilpailulupaa ei vaadita sotilasilmailun esittelyyn tai yksittäiseen taitolentoesitykseen, jonka puolustusvoimat toteuttaa suomalaisella sotilasilma-aluksella sotilasmääräysten mukaisesti; lupia koskevat määräykset antaa puolustusvoimat;

Ehdotus

lennonvarmistusjärjestelmiin liittyvät luvat ja hyväksynnät;

5) sotilasilmailuviranomainen asettaa vaatimukset sotilasilma-alusten ja lennonvarmistusjärjestelmien huoltohenkilöstön koulutusorganisaatiolle;

6) sotilasilmailuviranomainen asettaa vaatimukset sotilasilmailun tehtävissä työskentelevään henkilöstöön kohdistettavalle kelpuutus- ja lupamenettelylle;

7) sotilasilmailun henkilöstölle myönnettävän lääketieteellisen kelpoisuuden edellytyksenä on, että hakija täyttää sotilasilmailun erityisestä vaativuudesta johtuvat lääketieteelliset, psykologiset ja fysiologiset vaatimukset; puolustusvoimat antaa tarkemmat määräykset lääketieteellisestä kelpoisuudesta;

8) puolustusvoimat antaa sotilasilmailuun liittyvän lennon valmistelua ja suorittamista koskevat määräykset; sotilasilmailuviranomainen antaa määräykset sotilasilma-aluksessa mukana pidettävistä asiakirjoista;

9) ilmakuljetukseen ei vaadita erillistä lupaa sotilasilmailussa;

10) lentotyölupaa ei vaadita sotilasilma-aluksella harjoitettavaan lentotyöhön; sotilasilmailuviranomainen myöntää luvan puolustusvoimien tilauksesta suomalaisella tai ulkomaisella siviili-ilma-aluksella tehtävään lentotyöhön sekä asettaa lupia koskevat vaatimukset;

11) sotilaslentokoulutukseen, jonka puolustusvoimat itse antaa, ei vaadita lentokoulutuslupaa; koulutukseen liittyvät määräykset antaa puolustusvoimat; puolustusvoimien ulkopuolisen tahon antamaan sotilaslentokoulutukseen vaaditaan sotilasilmailuviranomaisen myöntämä lentokoulutuslupa; lupia koskevat vaatimukset asettaa sotilasilmailuviranomainen;

12) sotilasilmailun lentonäytös- ja lentokilpailuluvan antaa puolustusvoimat; lentonäytöslupaa tai lentokilpailulupaa ei vaadita sotilasilmailun esittelyyn tai yksittäiseen taitolentoesitykseen, jonka puolustusvoimat toteuttaa suomalaisella sotilasilma-aluksella sotilasmääräysten mukaisesti; lupia koskevat määräykset antaa puolustusvoimat;

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

13) määräykset sotilaslentopaikkojen ja yksinomaan sotilasilmailuun tarkoitettujen rakennelmien käytöstä antaa puolustusvoimat; sotilasilmailuviranomainen asettaa sotilaslentopaikkojen rakentamiseen ja lentotoimintaan liittyvät turvallisuusvaatimukset sekä myöntää luvat ja hyväksynät sotilaslentoasemien ja -lentopaikkojen käyttöönottoon ja käyttöön;

14) Liikenne- ja viestintäviraston on sovittava puolustusvoimien kanssa siviili-ilmailun turvaamiseen ja sotilasilmailun toimintaedellytyksiin liittyvien vaatimusten yhteensovittamisesta lentoasemilla kuultuaan lentoaseman pitäjää;

15) sotilasilmailun lentopalvelukseen osallistuvalla henkilöstöllä on 102 §:n 1 momentissa tarkoitettu pääsylupa työtehtäviensä perusteella; lentoasemilla liikkumista ja kulunvalvontaa varten tarvittavan henkilö- tai miehistökortin antaa puolustusvoimat; lentoaseman pitäjän on annettava sotilasilmailun lentopalvelukseen osallistuvalla henkilöstölle ajolupa ja tarvittaessa siihen liittyvä koulutus;

16) puolustusvoimat antaa määräykset sotilasilmailun lentomenetelmistä ja lennonvarmistuksesta; sotilasilmailuviranomainen asettaa sotilasilmailun lentomenetelmien suunnittelun sekä lennonvarmistuksen turvallisuusvaatimukset ja myöntää lentomenetelmiin liittyvät luvat ja hyväksynät; siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisen osalta puolustusvoimat kuulee Liikenne- ja viestintävirastoa;

17) sotilasilmailun aiheuttaman melun ja muiden päästöjen tulee olla niin vähäisiä kuin sotilasilma-alusten käyttötarkoitus ja toiminta huomioon ottaen on mahdollista;

18) sotilasilmailuun ei sovelleta tämän lain vakuuttamista koskevia säännöksiä;

19) 118 ja 125 §:ssä tarkoitetuista tilanteista, jotka koskevat yksinomaan sotilasilmailua, ilmoitetaan puolustusvoimille.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua sotilasilma-aluksen merkitsemistä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

13) määräykset sotilaslentopaikkojen ja yksinomaan sotilasilmailuun tarkoitettujen rakennelmien käytöstä antaa puolustusvoimat; sotilasilmailuviranomainen asettaa sotilaslentopaikkojen rakentamiseen ja lentotoimintaan liittyvät turvallisuusvaatimukset sekä myöntää luvat ja hyväksynät sotilaslentoasemien ja -lentopaikkojen käyttöönottoon ja käyttöön;

14) Liikenne- ja viestintäviraston on sovittava puolustusvoimien kanssa siviili-ilmailun turvaamiseen ja sotilasilmailun toimintaedellytyksiin liittyvien vaatimusten yhteensovittamisesta lentoasemilla kuultuaan lentoaseman pitäjää;

15) sotilasilmailun lentopalvelukseen osallistuvalla henkilöstöllä on 102 §:n 1 momentissa tarkoitettu pääsylupa työtehtäviensä perusteella; lentoasemilla liikkumista ja kulunvalvontaa varten tarvittavan henkilö- tai miehistökortin antaa puolustusvoimat; lentoaseman pitäjän on annettava sotilasilmailun lentopalvelukseen osallistuvalla henkilöstölle ajolupa ja tarvittaessa siihen liittyvä koulutus;

16) puolustusvoimat antaa määräykset sotilasilmailun lentomenetelmistä ja lennonvarmistuksesta; sotilasilmailuviranomainen asettaa sotilasilmailun lentomenetelmien suunnittelun sekä lennonvarmistuksen turvallisuusvaatimukset ja myöntää lentomenetelmiin liittyvät luvat ja hyväksynät; siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisen osalta puolustusvoimat kuulee Liikenne- ja viestintävirastoa;

17) sotilasilmailun aiheuttaman melun ja muiden päästöjen tulee olla niin vähäisiä kuin sotilasilma-alusten käyttötarkoitus ja toiminta huomioon ottaen on mahdollista;

18) sotilasilmailuun ei sovelleta tämän lain vakuuttamista koskevia säännöksiä;

19) 118 ja 125 §:ssä tarkoitetuista tilanteista, jotka koskevat yksinomaan sotilasilmailua, ilmoitetaan puolustusvoimille.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua sotilasilma-aluksen merkitsemistä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita koskevat poikkeukset

Eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita koskevat poikkeukset

Tämän lain säännöksiä sovelletaan tässä pykälässä tarkoitettuihin ilma-aluksiin ja laitteisiin. Jos lentoturvallisuuden kannalta ei ole estettä, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää vähäisiä poikkeuksia siitä, mitä *tämän lain* 2–7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain lentomiehistön pätevyyksiä ja koulutusta koskevassa *II osan* 13 luvussa säädetään:

- 1) ultrakevyelle ilma-alukselle;
- 2) ilma-alukselle, jolla on selkeä historiallinen merkitys;
- 3) ilma-alukselle, joka on erityisesti suunniteltu tai muutettu tutkimus-, kokeilu- tai teollisiin tarkoituksiin;
- 4) harrasterakenteiselle ilma-alukselle;
- 5) alun perin sotilastarkoituksiin suunnitellulle ilma-alukselle;
- 6) EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettulle ilma-alukselle.

Mitä *tämän lain* 2–4 ja 7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain *II osan* 13 luvussa säädetään, ei sovelleta seuraaviin ilma-aluksiin ja laitteisiin:

- 1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone tai moottoroitu laskuvarjo;
- 2) liidin, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena 100 kiloa, mukaan luettuna jaloilta lähtevät liittimet;
- 3) muu ilma-alus, jonka rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kiloa; tällä ei kuitenkaan tarkoiteta miehittämätöntä ilma-alusta.

Jos lentoturvallisuuden kannalta ei ole estettä, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää 2 momentissa tarkoitetuille ilma-aluksille ja laitteille vähäisiä poikkeuksia 5 ja 6 luvun säännöksistä.

Jos turvallisuus- tai ympäristövaikutukset sitä edellyttävät, Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettuja ilma-aluksia ja laitteita sekä miehittämättömiä ilma-alusjärjestelmiä, urheilulaskuvarjoa ja

Tätä lakia sovelletaan tässä pykälässä tarkoitettuihin ilma-aluksiin ja laitteisiin. Jos lentoturvallisuuden kannalta ei ole estettä, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää vähäisiä poikkeuksia siitä, mitä 2–7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain lentomiehistön pätevyyksiä ja koulutusta koskevassa 14 luvussa säädetään:

- 1) ultrakevyelle ilma-alukselle;
- 2) historialliselle ilma-alukselle;
- 3) ilma-alukselle, joka on erityisesti suunniteltu tai muutettu tutkimus-, kokeilu- tai teollisiin tarkoituksiin;
- 4) harrasterakenteiselle ilma-alukselle;
- 5) alun perin sotilastarkoituksiin suunnitellulle ilma-alukselle;
- 6) EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettulle ilma-alukselle.

Mitä 2–4 ja 7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain 14 luvussa säädetään, ei sovelleta seuraaviin ilma-aluksiin ja laitteisiin:

- 1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone ja moottoroitu laskuvarjo;
- 2) liidin, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena 100 kiloa *sekä* mukaan luettuna jaloilta lähtevä liidin;
- 3) muu kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu ilma-alus, jonka rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kiloa; tällä ei kuitenkaan tarkoiteta miehittämätöntä ilma-alusta.

Mitä 3,4 ja 7 luvussa säädetään, ei sovelleta miehittämättömään ilma-alusjärjestelmään.

Jos lentoturvallisuuden kannalta ei ole estettä, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää 2 momentissa tarkoitetuille ilma-aluksille ja laitteille vähäisiä poikkeuksia 5 ja 6 luvun säännöksistä.

Jos turvallisuus- tai ympäristövaikutukset sitä edellyttävät, Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettuja ilma-

Voimassa oleva laki

nousuvarjoa koskevia teknisiä, toiminnallisia sekä ohjaajalta edellytettävää tietoa, taitoa, kokemusta ja ikää koskevia määräyksiä. Tällaisia määräyksiä valmisteltaessa on kuultava ilmailualan valtakunnallisia harrastejärjestöjä

10 §

Oikeus ilmailuun Suomen alueella

Suomen alueella ilmailuun käytettävällä ilma-aluksella on oltava Suomen tai muun Chicagon yleissopimukseen liittyneen valtion kansallisuus tai erityinen Liikenne- ja viestintäviraston antama lupa, jollei Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista muuta johdu. Tämä vaatimus ei kuitenkaan koske 9 §:n 2 momentissa tarkoitettua ilma-alusta. Vieraan valtion sotilasilma-aluksen ja valtion ilma-aluksen käytöstä Suomen alueella säädetään aluevalvontalaissa (755/2000). Rekisteröintivaatimuksista miehittämättömän ilmailun osalta säädetään EASA-asetuksessa ja miehittämättömän ilmailun täytäntöönpano-asetuksessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää 1 momentissa tarkoitetun luvan, jos kyseessä on:

- 1) ilma-aluksen tilapäinen liikenne valtiosta, joka ei ole liittynyt Chicagon yleissopimukseen;
- 2) siirto-, koe-, esittely-, näytös- tai kilpailulento rekisteröimättömällä ilma-aluksella;
- 3) rekisteröimättömän ja miehittämättömän vapaan ilmapallon yksi tai useampi lento;
- 4) 1–3 kohdassa tarkoitettuun ilma-aluksen käyttöön rinnastettava ilma-aluksen käyttö.

18 §

Rekisteröinnin hakeminen

Ilma-aluksen omistajan on haettava rekisteröintiä Liikenne- ja viestintävirastolta. Hake-

Ehdotus

aluksia ja laitteita sekä miehittämättömiä ilma-alusjärjestelmiä, urheilulaskuvarjoa ja nousuvarjoa koskevia teknisiä, toiminnallisia sekä ohjaajalta edellytettävää tietoa, taitoa, kokemusta ja ikää koskevia määräyksiä. Tällaisia määräyksiä valmisteltaessa on kuultava ilmailualan valtakunnallisia harrastejärjestöjä.

10 §

Oikeus ilmailuun Suomen alueella

Suomen alueella ilmailuun käytettävällä ilma-aluksella on oltava Suomen tai muun Chicagon yleissopimukseen liittyneen valtion kansallisuus tai erityinen Liikenne- ja viestintäviraston antama lupa, jollei Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista muuta johdu. Tämä vaatimus ei kuitenkaan koske 9 §:n 2 momentissa tarkoitettua ilma-alusta *eikä miehittämätöntä valtion ilma-alusta*. Vieraan valtion sotilasilma-aluksen ja valtion ilma-aluksen käytöstä Suomen alueella säädetään aluevalvontalaissa (755/2000). Rekisteröintivaatimuksista miehittämättömän ilmailun osalta säädetään *lisäksi* EASA-asetuksessa ja miehittämättömän ilmailun täytäntöönpano-asetuksessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää 1 momentissa tarkoitetun luvan, jos kyseessä on:

- 1) ilma-aluksen tilapäinen liikenne valtiosta, joka ei ole liittynyt Chicagon yleissopimukseen;
- 2) siirto-, koe-, esittely-, näytös- tai kilpailulento rekisteröimättömällä ilma-aluksella;
- 3) rekisteröimättömän ja miehittämättömän vapaan ilmapallon yksi tai useampi lento;
- 4) 1–3 kohdassa tarkoitettuun ilma-aluksen käyttöön rinnastettava ilma-aluksen käyttö.

18 §

Rekisteröinnin hakeminen

Ilma-aluksen omistajan on haettava rekisteröintiä Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemuksessa on ilmoitettava *tiedot*:

Voimassa oleva laki

muksessa on ilmoitettava 13 §:n 1 ja 2 momentissa sekä 14 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot ja siihen on liitettävä selvitys saannosta tai ilma-aluksen hallinnan tai käyttöoikeuden perusteesta ja siitä, että 17 §:ssä säädetty oikeus merkitä ilma-alus rekisteriin Suomessa on olemassa.

39 §

Lentokelpoisuuden valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että ilma-alukset sekä niiden laitteet ja osat täyttävät 33 §:n mukaiset lentokelpoisuuden vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tarkastaa ja katsastaa ilma-alus ja määrätä sillä lennettäväksi koelentoja. Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä vastaavat koelentojen järjestämisestä ja niistä aiheutuvista kustannuksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää lentokelpoisuuden valvonnassa apunaan 35 §:ssä tarkoitettua lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiota tai muuta koti- tai ulkomaista asiantuntijaa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa lentokelpoisuuden toteamiseksi ja valvomiseksi tarkemmat tekniset ja menettelyä koskevat määräykset:

- 1) tekemistään katsastuksista;
- 2) lentokelpoisuuden hallintaorganisaation Liikenne- ja viestintäviraston apuna tekemien lentokelpoisuuden tarkastusten sisällöstä ja järjestelyistä;
- 3) ilma-aluksen käyttöiän jatkamiseksi tarvittavien ja muiden erityisten tarkastusten sisällöstä ja järjestelyistä sekä tarkastusten tekijästä.

Ehdotus

1) ilma-aluksesta, sen käyttötarkoituksesta ja pääasiallisesta lähtöpaikasta;

2) ilma-aluksen omistajasta;

3) ilma-aluksen käyttäjästä, haltijasta ja ilma-aluksen omistajan, käyttäjän ja haltijan edustajasta;

4) ilma-aluksen edellisestä omistajasta.

Hakemukseen on lisäksi liitettävä selvitys saannosta tai ilma-aluksen hallinnan tai käyttöoikeuden perusteesta ja siitä, että ilma-alus saadaan 17 §:n mukaisesti merkitä rekisteriin Suomessa.

39 §

Lentokelpoisuuden valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että ilma-alukset sekä niiden laitteet ja osat täyttävät 33 §:n mukaiset lentokelpoisuutta koskevat vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tarkastaa ilma-alus ja määrätä sillä lennettäväksi koelentoja. Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä vastaavat koelentojen järjestämisestä ja niistä aiheutuvista kustannuksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää lentokelpoisuuden valvonnassa apunaan 35 §:ssä tarkoitettua lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiota sekä huolto-organisaatiota ja muuta koti- tai ulkomaista asiantuntijaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa lentokelpoisuuden toteamiseksi ja valvomiseksi tarkempia teknisiä ja menettelyä koskevia määräyksiä:

- 1) tekemistään lentokelpoisuuden tarkastuksista;
- 2) organisaation tai asiantuntijan Liikenne- ja viestintäviraston apuna tekemien lentokelpoisuuden tarkastusten sisällöstä ja järjestelyistä;
- 3) ilma-aluksen käyttöiän jatkamiseksi tarvittavien ja muiden erityisten tarkastusten sisällöstä, järjestelyistä sekä tekijästä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

40 §

40 §

*Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen**Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tekemän lentokelpoisuustarkastuksen ja suosituksen perusteella, jos ilma-alus täyttää tarkastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai ilmailuun annetun luvan myöntämisen vaatimukset. *Liikenne- ja viestintävirasto voi myös päättää, että sellainen lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, jota Liikenne- ja viestintävirasto käyttää 39 §:n 2 momentin mukaisesti apunaan, myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen Liikenne- ja viestintäviraston erikseen määräämin ehdoin.*

Jollei lentokelpoisuuden hallintaorganisaation antamaa suositusta tai lentokelpoisuuden tarkastustodistusta ole kohtuudella saatavissa, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää lentokelpoisuustodistuksen tai 38 §:n 2 momentissa tarkoitetun luvan ilmailuun tekemänsä katsastuksen perusteella, jos ilma-alus täyttää katsastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai luvan ilmailuun myöntämisen vaatimukset

Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama lentokelpoisuustarkastaja myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen tekemänsä lentokelpoisuustarkastuksen perusteella, jos ilma-alus täyttää tarkastushetkellä lentokelpoisuustodistusta tai ilmailuun annettavan luvan myöntämistä koskevat vaatimukset.

Jollei lentokelpoisuustarkastusta ole kohtuudella suoritettavissa, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen sekä myöntää lentokelpoisuustodistuksen tai 38 §:n 2 momentissa tarkoitetun luvan ilmailuun tekemänsä tarkastuksen perusteella, jos ilma-alus täyttää tarkastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai luvan ilmailuun myöntämisen vaatimukset.

Poiketen siitä, mitä 1 momentista säädetään, Rajavartiolaitoksen käytössä olevien ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastaa ja lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntää tai uudistaa Liikenne- ja viestintävirasto tai Rajavartiolaitos Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa lentokelpoisuustarkastajaksi lentokelpoisuuden hallintaorganisaation, huolto-organisaation tai muun koti- tai ulkomaisen asiantuntijan, jolla on lentokelpoisuuden tarkastamiseksi tarpeellinen ammattitaito, työvälineet, työtilat, työmenetelmät ja ohjeet. Valtuus annetaan määräajaksi tai toistaiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo valtuuttamiensa organisaatioiden ja asiantuntijoiden tarkastustoimintaa. Mitä 14 luvussa sääde-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tään lupia koskevista hallinnollisista seuraamuksista sovelletaan myös lentokelpoisuustarkastajan valvonnassa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentoturvallisuuden riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin perustuvia tarkempia määräyksiä lentokelpoisuustarkastajien valtuuttamisesta sekä tarpeellisesta ammattitaidosta, työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä ja ohjeista

(uusi)

44 a §

Melutodistus

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta melutodistuksen Suomessa rekisteröidylle ilma-alukselle, jos ilma-aluksen aiheuttamasta melutasosta esitetään luotettava selvitys.

Ilma-aluksen omistajan tai haltijan on uusittava voimassa oleva melutodistus, jos ilma-alukseen tehdään meluun vaikuttavia muutostöitä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin perustuvia tarkempia määräyksiä ilma-aluksen aiheuttaman melutason luotettavasta selvittämisestä, 2 momentissa tarkoitetuista muutostöistä sekä melutodistuksen muodosta ja tiedoista.

47 §

Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit

Seuraavien lupien myöntämisen edellytyksenä on, että asianomainen iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset:

- 1) huoltohenkilöstön lupakirja;

47 §

Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit

Seuraavien lupien myöntämisen edellytyksenä on, että asianomainen iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset:

- 1) huoltohenkilöstön lupakirja *kelpuutuksineen*;
- 2) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja *kelpuutuksineen*;

Voimassa oleva laki

- 2) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 3) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 4) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;
- 5) *matkustamomiehistön kelpoisuustodistus ja matkustamomiehistön terveydentilatodistus*;
- 6) merkinantajan hyväksyntä.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleis-sopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin tai Eurocontrolin normeihin perustuvia tarkempia määräyksiä lupien kelpoisuusvaatimuksista, hakemisesta ja voimassaoloajoista.

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan on katsottava olevan soveltumaton luvan haltijaksi, jos hän:

1) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;

2) rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen;

3) on aiemmalla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että on syytä epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa ilmailun turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Luvassa määrätään, mitä tehtäviä sen haltijalla on oikeus suorittaa. Lupa voidaan liittää lentoturvallisuuden ylläpitämisen kannalta tarpeellisia ehtoja.

Poiketen siitä, mitä kielilaissa (423/2003) säädetään viranomaisessa käytettävistä kielistä, Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää luvan myöntämiseen vaadittavan tiedollisen ja taidollisen kokeen englannin kielellä.

Ehdotus

- 3) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 4) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;

6) merkinantajan hyväksyntä;

7) *rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus*.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleis-sopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin tai Eurocontrolin normeihin perustuvia tarkempia määräyksiä lupien kelpoisuusvaatimuksista, hakemisesta ja voimassaoloajoista.

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan on katsottava olevan soveltumaton luvan haltijaksi, jos hän:

1) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;

2) rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen;

3) on aiemmalla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että on syytä epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa ilmailun turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Luvassa määrätään, mitä tehtäviä sen haltijalla on oikeus suorittaa. Lupa voidaan liittää lentoturvallisuuden ylläpitämisen kannalta tarpeellisia ehtoja.

Poiketen siitä, mitä kielilaissa (423/2003) säädetään viranomaisessa käytettävistä kielistä, Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää luvan myöntämiseen vaadittavan tiedollisen ja taidollisen kokeen englannin kielellä.

Voimassa oleva laki

Ilma-aluksen tai sen kauko-ohjauspaikan on sitä ilmailuun käytettäessä oltava turvallisesti miehitetty. *Ilma-aluksen* turvallisesta miehityksestä vastaa sen omistaja, haltija tai käyttäjä.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa sen lisäksi, mitä 1 momentissa ja 4 luvussa säädetään, lentoturvallisuuden edellyttämät tarkemmat määräykset, jotka pohjautuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin Euroopan komission asetuksiin täydennettyinä maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi Suomen oloihin tehdyillä poikkeuksilla ja lisäyksillä:

1) lentotehtävän edellyttämästä ilma-aluksen päälliköstä, ohjaamomiehityksestä ja muusta miehityksestä sekä kauko-ohjauspaikan miehityksestä;

2) ohjaamomiehiltä ja kauko-ohjaajalta vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista, oikeuksista ja hyväksynnöistä sekä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta;

3) miehistöltä ja kauko-ohjaajalta vaadittavasta koulutuksesta, kokemuksesta ja kelpoisuudesta;

4) enimmäistyö- ja enimmäislentoajoista sekä vähimmäislepoajoista.

57 §

Lennon valmistelu ja suorittaminen

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, määräyksiä ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvan ehtoja sekä ilmailuviranomaisen hyväksymää lentokäsikirjaa.

Ehdotus

Ilma-aluksen tai sen kauko-ohjauspaikan on sitä ilmailuun käytettäessä oltava turvallisesti miehitetty. Turvallisesta miehityksestä vastaa *ilma-aluksen* omistaja, haltija tai käyttäjä.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa sen lisäksi, mitä 1 momentissa ja 4 luvussa säädetään, lentoturvallisuuden edellyttämät tarkemmat määräykset, jotka pohjautuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin Euroopan komission asetuksiin täydennettyinä maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi Suomen oloihin tehdyillä poikkeuksilla ja lisäyksillä:

1) lentotehtävän edellyttämästä ilma-aluksen päälliköstä, ohjaamomiehityksestä ja muusta miehityksestä sekä kauko-ohjauspaikan miehityksestä;

2) ohjaamomiehiltä ja kauko-ohjaajalta vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista, oikeuksista ja hyväksynnöistä sekä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta;

3) miehistöltä ja kauko-ohjaajalta vaadittavasta koulutuksesta, kokemuksesta ja kelpoisuudesta;

4) enimmäistyö- ja enimmäislentoajoista sekä vähimmäislepoajoista.

57 §

Lennon valmistelu ja suorittaminen

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 sekä säännösten, määräysten ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvan taikka vastaavan ilmoituksen mukaisesti sekä ilmailuviranomaisen hyväksymää lentokäsikirjaa noudattaen.*

Voimassa oleva laki

Miehistön jäsenen, *mukaan lukien* kauko-ohjattavan ilma-aluksen ohjauspaikan miehistö ja tähystäjä, on suoritettava lentokäsikirjassa ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvassa sille määrätty tehtävät, jollei ilma-aluksen päällikkö määrää tehtävien jaosta toisin.

Liikenne- ja viestintävirasto 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:

- 1) lennon suunnittelusta ja valmistelusta;
- 2) lennon suorittamisesta ja toiminnasta lennon aikana;
- 3) kyseiselle lennolle vaadittavasta erikoisvarustuksesta;
- 4) välittömistä lennon jälkeisistä toimista;
- 5) laskuvarjohyppytoiminnasta;
- 6) taitolentotoiminnasta;
- 7) lentohinauksesta;
- 8) aineiden levittämisestä tai esineiden pudottamisesta; ja
- 9) vedessä toimivan ilma-aluksen turvallisuudesta käytöstä.

(uusi)

80 §

Ehdotus

Miehistön jäsenen, kauko-ohjattavan ilma-aluksen ohjauspaikan miehistön ja tähystäjän, on suoritettava lentokäsikirjassa ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvassa *taikka vastaavassa ilmoituksessa sille osoitettu* tehtävät, jollei ilma-aluksen päällikkö määrää tehtävien jaosta toisin.

Liikenne- ja viestintävirasto 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:

- 1) lennon suunnittelusta ja valmistelusta;
- 2) lennon suorittamisesta ja toiminnasta lennon aikana;
- 3) kyseiselle lennolle vaadittavasta erikoisvarustuksesta;
- 4) välittömistä lennon jälkeisistä toimista;
- 5) laskuvarjohyppytoiminnasta;
- 6) taitolentotoiminnasta;
- 7) lentohinauksesta;
- 8) aineiden levittämisestä tai esineiden pudottamisesta; ja
- 9) vedessä toimivan ilma-aluksen turvallisuudesta käytöstä.

79 a §

Rakentamislupaa koskevan hakemuksen tiedoksianto

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, Liikenne- ja viestintäviraston on annettava rakentamislupaa koskeva hakemus tiedoksi julkisella kuulelutuksella noudattaen hallintolain 62 a §:ää.

80 §

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely*

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupa haetaan muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen tai niiden 79 §:n mukaista muuttamiseen, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naapureille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupa haetaan muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen tai niiden 79 §:n mukaista muuttamiseen, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naapureille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ennen asian ratkaisemista on lisäksi varattava niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, tilaisuus tehdä muistutuksia lupa-asian johdosta. Muille kuin niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, on varattava tilaisuus ilmaista mielipiteensä. Mielipiteet ja muistutukset on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kuulutuksessa ilmoitettuna aikana, joka alkaa kuulutuksen julkaisemispäivästä ja kestää vähintään 30 päivää.

Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta toimittaa rakentamislupaa koskeva hakemus ja sen olennaisia osia koskevat käännökset ympäristöministeriölle toiseen valtioon lähettämiseksi niissä hankkeissa, joilla on valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia, säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 29 a §:ssä.

*(uusi)**81 a §**Rakentamislupaa koskeva päätös*

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, rakentamisluvan myöntämistä koskevasta päätöksestä on

Voimassa oleva laki

Ehdotus

käytävä ilmi hallintolaissa säädettyjen vaatimusten lisäksi, mitä lausuntoja, huomautuksia ja mielipiteitä asiassa on annettu ja miten ne ovat vaikuttaneet ratkaisuun. Päätöksessä on lisäksi selostettava esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi sekä kuvaus Liikenne- ja viestintäviraston seuranta-toimenpiteistä.

(uusi)

81 b §

Rakentamislupaa koskevan päätöksen tiedoksianto ja päätöksestä tiedottaminen

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, Liikenne- ja viestintäviraston on annettava rakentamislupaa koskeva päätös tiedoksi julkisella kuuluksella noudattaen hallintolain 62 a §:ää. Rakentamisluvan myöntämistä koskevasta päätöksestä on lisäksi ilmoitettava kunnalle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muulkin viranomaiselle.

Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta toimittaa rakentamislupaa koskeva päätös sekä sen olennaisia osia koskevat käännökset ympäristöministeriölle toiseen valtioon lähettämiseksi niissä hankkeissa, joilla on valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia, säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 29 a §:ssä.

(uusi)

81 c §

Rakentamislupa-asian seuranta

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava hankkeen arviointien ja muiden vaikutusten toteutumista sekä käytettävä hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa.

(uusi)

88 a §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*Valtionavustus lentopaikkojen rakentamiseen
ja ylläpitoon*

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää valtionavustuksia valtion lentoasemaverkko-yhtiön ulkopuolisten lentopaikkojen toiminta- ja investointimenoihin valtion talousarviossa tarkoitukseen osoitetun määrärahan puitteissa.

Valtionavustusten myöntämiseen sovelletaan tiettyjen tuki-muotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annettua Euroopan komission asetusta (EU) N:o 651/2014 siltä osin kuin kyse on mainitun asetuksen 56 a artiklan soveltamisalaan kuuluvasta tuesta. Tämän lisäksi sovelletaan täydentävästi valtionavustuslakia (688/2001) sekä suuntaviivoista valtioneuvoston asetuksella (2014/C 99/03).

108 §

Ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoaminen

Valtioneuvosto nimeää Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan ilmaliikennepalvelun tarjoajan, joka toimii kyseisessä ilmatilassa yksinoikeudella. Ennen ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä ja puolustusministeriötä ja nimettäessä on otettava huomioon asianomaisessa ilmatilassa tai sen osassa tarjottavan ilmaliikennepalvelun erityispiirteet, turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla, ilmatilan tehokas käyttö sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja valmiuslain (1552/2011) 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuihin poikkeusoloihin liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat ehdot.

108 §

Ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoaminen

Valtioneuvosto nimeää Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan ilmaliikennepalvelun tarjoajan, joka toimii kyseisessä ilmatilassa yksinoikeudella. Ennen ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä ja puolustusministeriötä ja nimettäessä on otettava huomioon asianomaisessa ilmatilassa tai sen osassa tarjottavan ilmaliikennepalvelun erityispiirteet, turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla, ilmatilan tehokas käyttö sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja valmiuslain (1552/2011) 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuihin poikkeusoloihin liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat ehdot.

Voimassa oleva laki

Valtioneuvosto voi nimetä Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan sääliikennepalvelujen tarjoajan, joka toimii kyseisessä ilmatilassa yksinoikeudella. Ennen sääpalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä, puolustusministeriötä ja ilmailiikennepalvelun tarjoajaa. Sääpalvelun tarjoajaa nimettäessä on otettava huomioon turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja kriisitilalahallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Sääpalvelun tarjoajan nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat ehdot.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi päättää, että Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osassa annetaan lennonvarmistuspalvelua vain englannin kielellä, jos se on tarpeen lentoturvallisuuden ja ilmailun sujuvuuden varmistamiseksi sekä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden toteuttamiseksi.

110 §

Lentomenetelmät

Ilmailiikennepalvelun tarjoaja vastaa lentopaikan lähtö- ja tuloreiteistä sekä lentomenetelmistä lähi- ja lähestymisalueella sekä ilmatilassa, jossa annetaan lentopaikan lentotiedotuspalvelua

Ehdotus

Valtioneuvosto voi nimetä Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan *sääpalvelujen* tarjoajan, joka toimii kyseisessä ilmatilassa yksinoikeudella. Ennen sääpalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä, puolustusministeriötä ja ilmailiikennepalvelun tarjoajaa. Sääpalvelun tarjoajaa nimettäessä on otettava huomioon turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja kriisitilalahallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Sääpalvelun tarjoajan nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat ehdot.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi päättää, että Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osassa annetaan lennonvarmistuspalvelua vain englannin kielellä, jos se on tarpeen lentoturvallisuuden ja ilmailun sujuvuuden varmistamiseksi sekä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden toteuttamiseksi.

110 §

Lentomenetelmät

Ilmailiikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen mukaisen hyväksyntätodistuksen saanut lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja vastaa lentomenetelmistä. Lentopaikan pitäjä vastaa siitä, että lentopaikalla käytetty lentomenetelmä on hyväksyntätodistuksen saaneen lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan suunnittelema. Lisäksi lentopaikan pitäjä vastaa lentopaikalla käytettävien lentomenetelmien ylläpidosta ja säännöllisestä uudelleentarkastelusta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan on lentomenetelmää suunnitellessaan tai uudelleen tarkastellessaan kuultava asianomaista ilmailiikennepalvelun tarjoajaa ja lentopaikanpitäjää sekä sotilasilmailuviranomaista.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ilmailiikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklan 8 ja 9 kohdassa tarkoite-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

tuista jäsenvaltion tehtävistä, jotka liittyvät ilmatilan rakenteiden suunnitteluun sekä lentomenetelmien ylläpitoon ja säännölliseen uudelleentarkasteluun. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lentomenetelmäsunnittelupalvelujen tarjoajia koskevista lentomenetelmien suunnitteluprusteista ottaen huomioon Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston ja Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antaman ohjeistuksen.

111 §

Lennonvarmistuspalvelun maksut

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että lennonvarmistuspalvelun maksut määritellään palveluntarjoanta-asetuksen 15 artiklan mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäviraston on valmisteltava palveluntarjoajien toimittamien tietojen pohjalta yhteisen lennonvarmistuksen maksujärjestelmän mukainen esitys maksuista. Viraston on varattava toimijoille tilaisuus antaa lausuntonsa esityksestä sekä toimitettava esityksensä Euroopan komissiolle tarkistettavaksi. Saatujen lausuntojen ja Euroopan komission antaman hyväksynnän jälkeen virasto vahvistaa maksut ja ilmoittaa ne Euroopan komissiolle.

Ilmaliikennepalvelun tarjoaja vahvistaa lennonvarmistuspalvelun maksut siltä osin kuin niitä ei vahvisteta 2 momentin mukaisesti.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että valtion ilmailulta ja sotilasilmailulta perittävät maksut ovat kohtuullisia ja hinnoittelussa noudatetaan, mitä 112 §:ssä säädetään.

112 §

Valtion ilmailun ja sotilasilmailun tehtävien toteuttamista varten ylläpidettävät, järjestettävät ja kehitettävät lennonvarmistuspalvelut ja niiden hinnoittelu

Edellä 108 §:ssä tarkoitettu ilmaliikennepalvelun tarjoaja ylläpitää, järjestää ja kehittää tarjoamiaan lennonvarmistuspalveluja

111 §

Lennonvarmistuspalvelun maksut

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että lennonvarmistuspalvelun maksut määritellään palveluntarjoanta-asetuksen 15 artiklan mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäviraston on valmisteltava palveluntarjoajien toimittamien tietojen pohjalta yhteisen lennonvarmistuksen maksujärjestelmän mukainen esitys maksuista. Viraston on varattava toimijoille tilaisuus antaa lausuntonsa esityksestä sekä toimitettava esityksensä Euroopan komissiolle tarkistettavaksi. *Saadut lausunnot* ja Euroopan komission *näkemykset huomioon ottaen* virasto vahvistaa maksut ja ilmoittaa ne Euroopan komissiolle.

Ilmaliikennepalvelun tarjoaja vahvistaa lennonvarmistuspalvelun maksut siltä osin kuin niitä ei vahvisteta 2 momentin mukaisesti.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että valtion ilmailulta ja sotilasilmailulta perittävät maksut ovat kohtuullisia ja hinnoittelussa noudatetaan, mitä 112 §:ssä säädetään.

112 §

Lennonvarmistuspalvelujen ylläpitäminen, järjestäminen ja kehittäminen

Edellä 108 §:ssä tarkoitettu ilmaliikennepalvelun tarjoaja ylläpitää, järjestää ja kehittää

Voimassa oleva laki

ilmatilan lohkoissa siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten. Valtion ilma-aluksilta ja sotilasilma-aluksilta perittävien maksujen on vastattava siviili-ilmailun ilma-aluksille tarjottavista palveluista perittäviä maksuja, jos kyseessä ei ole erillispalvelu tai jollei niistä ole toisin sovittu. Valtion ilmailulle ja sotilasilmailulle järjestettävistä palveluista ja niiden hinnoittelusta sovietaan tarkemmin ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja valtion ilmailun sekä sotilasilmailun edustajien välillä.

Lennonvarmistuksen erillispalveluilla tarkoitetaan tässä laissa niitä valtion ilma-alusten ja sotilasilma-alusten toiminnan vaatimuksesta tarvittavia lennonvarmistuspalveluja:

- 1) joita tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja;
- 2) joita varten ei ole määritettyä yleisten palveluehtojen mukaisia maksuja; ja
- 3) joita käyttävät ainoastaan valtion ilma-alukset tai sotilasilma-alukset.

Lennonvarmistuksen erillispalveluihin kuuluvista palveluista voidaan antaa tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

Lennonvarmistuksen erillispalveluista suoritettavien korvausten tulee olla kohtuullisia ottaen huomioon palveluista aiheutuneet erilliskustannukset ja kohtuullinen tuotto.

138 §

Vakuutukset

Vakuutuksista ilmailussa aiheutuvan vahingon varalta säädetään lentoliikenteen harjoit-

Ehdotus

tarjoamiaan lennonvarmistuspalveluja ilmatilan lohkoissa siviili-ilmailua, valtion ilmailua ja sotilasilmailua varten. Jos lennonvarmistuspalvelun tarjoamiseen käytettävät laitteet tai järjestelmät ovat lentoasemaverkosta ja –maksuista annetun lain (210/2011) 3 §:n 3 kohdassa tarkoitetun lentoasemaverkkoyhtiön omistuksessa tai hallinnassa, ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja lentoasemaverkkoyhtiön on yhteistyössä varmistettava, että niitä ylläpidetään, järjestetään ja kehitetään siviili-ilmailua, valtion ilmailua ja sotilasilmailua varten. Valtion ilma-aluksilta ja sotilasilma-aluksilta perittävien maksujen on vastattava siviili-ilmailun ilma-aluksille tarjottavista palveluista perittäviä maksuja, jos kyseessä ei ole erillispalvelu tai jollei niistä ole toisin sovittu. Valtion ilmailulle ja sotilasilmailulle järjestettävistä palveluista ja niiden hinnoittelusta sovietaan tarkemmin ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja lentoasemaverkkoyhtiön sekä valtion ilmailun ja sotilasilmailun edustajien välillä.

Lennonvarmistuksen erillispalveluilla tarkoitetaan tässä laissa niitä valtion ilma-alusten ja sotilasilma-alusten toiminnan vaatimuksesta tarvittavia lennonvarmistuspalveluja, joita:

- 1) tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja;
- 2) varten ei ole määritettyä yleisten palveluehtojen mukaisia maksuja; ja
- 3) ylläpidetään, järjestetään ja kehitetään ainoastaan valtion ilmailua tai sotilasilmailua varten.

Lennonvarmistuksen erillispalveluihin kuuluvista palveluista voidaan antaa tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

Lennonvarmistuksen erillispalveluista suoritettavien korvausten tulee olla kohtuullisia ottaen huomioon palveluista aiheutuneet erilliskustannukset ja kohtuullinen tuotto.

138 §

Vakuutukset

Vakuutuksista ilmailussa aiheutuvan vahingon varalta säädetään lentoliikenteen harjoit-

Voimassa oleva laki

tajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 785/2004 (*ilmailun vakuutusasetus*) sekä lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 1035/2011. Siltä osin kuin edellä mainittuja asetuksia ei sovelleta tai niissä ei säädetä vakuutukseen liittyvistä seikoista, sovelletaan 139 §:ää.

141 §

Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 142–145 §:ssä tarkoitettuihin toimiin sellaisten henkilöiden osalta, joilla on:

- 1) lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen;
- 2) huoltohenkilöstön lupakirja;
- 3) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 4) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 5) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;
- 6) ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä;
- 7) turvatarkastajan hyväksyntä;
- 8) siviili-ilmailun turvakouluttajan hyväksyntä;
- 9) EU:n turvatoimien varmentajan hyväksyntä; *tai*
- 10) koulutus- tai lentotoimintaorganisaation vastuuhenkilön hyväksyntä.

Edellä 1 momentista poiketen toimivaltainen viranomainen on poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, kun kyseessä on poliisimiehelle myönnetty turvatarkastajan hyväksyntä, raja- tai merivartioston komentaja, kun kyseessä on rajavartiomiehelle myönnetty

Ehdotus

tajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 785/2004, *jäljempänä ilmailun vakuutusasetus*, sekä *ilmaliikenteen hallintaa koskevassa täytäntöönpanoasetuksessa*. Siltä osin kuin edellä mainittuja asetuksia ei sovelleta tai niissä ei säädetä vakuutukseen liittyvistä seikoista, sovelletaan *tämän lain* 139 §:ää.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ilmailun vakuutusasetuksen 8 artiklan mukaisista jäsenvaltion tehtävistä.

141 §

Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 142–145 §:ssä tarkoitettuihin toimiin sellaisten henkilöiden osalta, joilla on:

- 1) lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen;
- 2) huoltohenkilöstön lupakirja *kelpuutuksineen*;
- 3) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 4) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 5) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;
- 6) ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä;
- 7) turvatarkastajan hyväksyntä;
- 8) siviili-ilmailun turvakouluttajan hyväksyntä;
- 9) EU:n turvatoimien varmentajan hyväksyntä;
- 10) koulutus- tai lentotoimintaorganisaation vastuuhenkilön hyväksyntä; *tai*
- 11) *rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus*.

Edellä 1 momentista poiketen toimivaltainen viranomainen on poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, kun kyseessä on poliisimiehelle myönnetty turvatarkastajan hyväksyntä, raja- tai merivartioston komentaja, kun kyseessä on rajavartiomiehelle myönnetty

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

turvataarkastajan hyväksyntä, ja Tullin valvontaosaston päällikkö tai hänen määräämänsä, kun kyseessä on tullimiehelle myönnetty turvataarkastajan hyväksyntä.

turvataarkastajan hyväksyntä, ja Tullin valvontaosaston päällikkö tai hänen määräämänsä, kun kyseessä on tullimiehelle myönnetty turvataarkastajan hyväksyntä.

146 §

146 §

Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi

Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun kyseessä on:

- 1) lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio;
- 2) ilmailulääketieteen keskus;
- 3) suunnittelu-, valmistus- tai huolto-organisaatio;
- 4) huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio;

8) lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjä;

9) lentopaikan pitäjä;

10) valvottu edustaja, tunnettu lähettäjä tai valvottu toimittaja;

11) kolmannen maan lentoasemalta Euroopan unioniin liikennöivän rahdin tai postin kuljettajan hyväksynnän haltija;

12) lennonvarmistuspalvelun tarjoaja;

13) lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaatio;

15) 158 §:ssä tarkoitetun lentoesteluvan haltija.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun kyseessä on:

- 1) lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio;
- 2) ilmailulääketieteen keskus;
- 3) suunnittelu-, valmistus- tai huolto-organisaatio;
- 4) huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio;

5) 40 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuustarkastaja;

6) maahuolintapalvelujen tarjoaja;

7) lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjä;

8) lentopaikan pitäjä;

9) valvottu edustaja, tunnettu lähettäjä tai valvottu toimittaja;

10) kolmannen maan lentoasemalta Euroopan unioniin liikennöivän rahdin tai postin kuljettajan hyväksynnän haltija;

11) lennonvarmistuspalvelun tarjoaja;

12) lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaatio;

13) lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja;

14) 158 §:ssä tarkoitetun lentoesteluvan haltija.

148 §

148 §

Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen sekä luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettujen toiminnan kieltäminen ja rajoittaminen

Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen sekä luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettujen toiminnan kieltäminen ja rajoittaminen

Voimassa oleva laki

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa tässä laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitettun toiminnan väliaikaisesti, jos:

- 1) on perusteltua syytä epäillä, ettei luvan mukaisen toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;
- 2) luvan myöntämisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;
- 3) luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa;
- 4) luvan haltija jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta luvan ehtojen vastaista toimintaa tai jatkaa muiden toimintaa koskevien määräysten rikkomista; *tai*
- 5) luvan haltija ei noudata liikennöintiluvan perusteena olevaa lentoliikennesopimusta tai muuta kansainvälistä velvoitetta.

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos organisaation kannalta lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää toistaiseksi tai määräajaisesti sellaisen toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa, mutta siitä on tehtävä ilmoitus, ja:

- 1) on perusteltua syytä epäillä, ettei ilmoituksessa tarkoitettu toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;
- 2) ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;
- 3) toiminnan harjoittaja jättää olennaisesti noudattamatta säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa; *tai*
- 4) toiminnan harjoittaja jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa koskevien säännösten ja määräysten rikkomista.

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa tässä laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitettun toiminnan väliaikaisesti, jos:

- 1) on perusteltua syytä epäillä, ettei luvan mukaisen toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;
- 2) luvan myöntämisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;
- 3) luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa *tai*;
- 4) luvan haltija jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta luvan ehtojen vastaista toimintaa tai jatkaa muiden toimintaa koskevien määräysten rikkomista.

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos organisaation kannalta lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää toistaiseksi tai määräajaisesti sellaisen toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa, mutta siitä on tehtävä ilmoitus, ja:

- 1) on perusteltua syytä epäillä, ettei ilmoituksessa tarkoitettu toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;
- 2) ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;
- 3) toiminnan harjoittaja jättää olennaisesti noudattamatta säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa; *tai*
- 4) toiminnan harjoittaja jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa koskevien säännösten ja määräysten rikkomista.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

150 §

(kumotaan)

Lentotoimintaluvan, lentoluvan tai liikennöintiluvan raukeaminen

Lentotoimintalupa, lentolupa tai liikennöintilupa raukeaa, jos:

1) luvan haltija ei ole ryhtynyt käyttämään liikenneoikeuksia saamansa liikennöintiluvan ehtojen mukaisesti;

2) luvan haltija lopettaa tai keskeyttää lentotoimintansa eikä osoita Liikenne- ja viestintäviraston asettamassa vähintään kuuden kuukauden mittaisessa määräajassa, että hän edelleen täyttää luvan saamisen toiminnalliset ja taloudelliset edellytykset tai että liikenteen keskeyttäminen johtuu sellaisista poikkeuksellisista seikoista, joihin liikennöintiluvan haltija ei ole voinut vaikuttaa; tai

3) luvan saamiseksi säädettyjä edellytyksiä ei enää ole olemassa, eikä luvan haltija korjaa puutteita Liikenne- ja viestintäviraston asettamassa vähintään kuukauden mittaisessa määräajassa.

152 §

152 §

Ammattitaidon ylläpitäminen

Ammattitaidon ylläpitäminen

Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa oleva, jonka tehtävälle on asetettu erityisiä vaatimuksia ammattitaidon ylläpitämiseksi, voi ylläpitää ammattitaitoaan työskentelemällä sivutoimisesti ilmailutoimintaa harjoittavan palveluksessa. Tällaisesta työstä ja sen ehdoista sovitaan erikseen viraston, sen palveluksessa olevan ja mainitun toiminnanharjoittajan kesken.

Mitä hallintolain (434/2003) 28 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään tämän pykälän 1 momentissa tarkoitetun henkilön esteellisyydestä käsiteltäessä Liikenne- ja viestintävirastossa mainitussa momentissa tarkoitettua toiminnanharjoittajaa koskevaa asiaa, ei sovelleta lennonvarmistuksen valvontaan eikä sitä koskevaan päätöksentekoon.

Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa oleva, jonka tehtävälle on asetettu erityisiä vaatimuksia ammattitaidon ylläpitämiseksi, voi ylläpitää ammattitaitoaan työskentelemällä sivutoimisesti ilmailutoimintaa harjoittavan palveluksessa. Tällaisesta työstä ja sen ehdoista sovitaan erikseen viraston, sen palveluksessa olevan ja mainitun toiminnanharjoittajan kesken.

Mitä hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään tämän pykälän 1 momentissa tarkoitetun henkilön esteellisyydestä käsiteltäessä Liikenne- ja viestintävirastossa mainitussa momentissa tarkoitettua toiminnanharjoittajaa koskevaa asiaa, ei sovelleta:

1) lennonvarmistuksen valvontaan eikä sitä koskevaan päätöksentekoon; eikä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

153 §

*Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoi-
keus*

Ilmailutoimintaa harjoittavan *samoin kuin* ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän sekä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan on, siltä osin kuin tiedot ovat hänen hallussaan tai saatavillaan, annettava salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle sen pyynnöstä ilmailutoiminnan valvontaa varten:

- 1) ilma-alusta ja sen liikkumista koskevat tiedot, mukaan lukien tilannekuvan tallenteet;
- 2) lennonvarmistuspalvelun, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun sekä ilma-alusten puhelin- ja radioliikenteen tallenteet;
- 3) muut kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut lentoturvallisuuden kannalta tarpeelliset tiedot;
- 4) toiminnanharjoittajan toimintaa, taloutta ja vakuutuksia koskevat tiedot;
- 5) matkustajien oikeuksien toteutumisen valvonnan kannalta merkitykselliset tiedot;
- 6) toiminnan vastuuhenkilöistä nimi, henkilötunnus ja yhteystiedot.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada pyynnöstä tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi tarpeellisia tietoja:

- 1) matkustajilta;
- 2) ilma-aluksen henkilökuntaan kuuluvilta;
- 3) ilma-aluksessa kuljetettavan tavarantoimittajilta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä Tullilta tarpeellisia tietoja 146 §:ssä tarkoitetun valvotun edustajan ja tunnetun lähettäjän hyväksyntämenettelyä varten.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi:

- 1) päästä ilma-alukseen ja muuhun paikkaan, jossa ilmailutoimintaa harjoitetaan; ei

153 §

*Viranomaisen tiedonsaanti- ja tarkastusoi-
keus*

- 2) *lentoa simuloivien koulutuslaitteiden arviointimenettelyyn eikä sitä koskevaan päätöksentekoon.*

Ilmailutoimintaa harjoittavan, ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän sekä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan on, siltä osin kuin tiedot ovat hänen hallussaan tai saatavillaan, annettava salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle sen pyynnöstä ilmailutoiminnan valvontaa *tai ilmailun poikkeustilanteiden tutkintaa* varten:

- 1) ilma-alusta ja sen liikkumista koskevat tiedot, mukaan lukien tilannekuvan tallenteet;
- 2) lennonvarmistuspalvelun, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun sekä ilma-alusten puhelin- ja radioliikenteen tallenteet;
- 3) muut kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut lentoturvallisuuden kannalta tarpeelliset tiedot;
- 4) toiminnanharjoittajan toimintaa, taloutta ja vakuutuksia koskevat tiedot;
- 5) matkustajien oikeuksien toteutumisen valvonnan kannalta merkitykselliset tiedot;
- 6) toiminnan vastuuhenkilöistä nimi, henkilötunnus ja yhteystiedot.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada pyynnöstä tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi tarpeellisia tietoja:

- 1) matkustajilta;
- 2) ilma-aluksen henkilökuntaan kuuluvilta;
- 3) ilma-aluksessa kuljetettavan tavarantoimittajilta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä Tullilta tarpeellisia tietoja 146 §:ssä tarkoitetun valvotun edustajan ja tunnetun lähettäjän hyväksyntämenettelyä varten.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi:

- 1) päästä ilma-alukseen ja muuhun paikkaan, jossa ilmailutoimintaa harjoitetaan; ei

Voimassa oleva laki

kuitenkaan pysyväisluonteisesti asumiseen käytettäviin tiloihin;

2) tarkastaa muutoinkin ilmailutoimintaa harjoittavan toimintaa.

Lentoaseman pitäjä ja lentoasemalla toimiva yritys tai muu turva-asetuksen soveltamisalaan kuuluva yhteisö on velvollinen viivytyksettä sallimaan komission valtuuttamien virkamiesten ja Liikenne- ja viestintäviraston suorittamat turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten soveltamista koskevat tarkastukset.

Liikenne- ja viestintäviraston ja muiden tässä pykälässä tarkoitettujen viranomaisten on noudatettava tämän lain noudattamisen valvontaa ja täytäntöönpanoa varten suoritettavissa tarkastuksissa, mitä hallintolain 39 §:ssä säädetään.

Ehdotus

kuitenkaan pysyväisluonteisesti asumiseen käytettäviin tiloihin;

2) tarkastaa muutoinkin ilmailutoimintaa harjoittavan toimintaa.

Lentoaseman pitäjä ja lentoasemalla toimiva yritys tai muu turva-asetuksen soveltamisalaan kuuluva yhteisö on velvollinen viivytyksettä sallimaan komission valtuuttamien virkamiesten ja Liikenne- ja viestintäviraston suorittamat turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten soveltamista koskevat tarkastukset.

Liikenne- ja viestintäviraston ja muiden tässä pykälässä tarkoitettujen viranomaisten on noudatettava tämän lain noudattamisen valvontaa ja täytäntöönpanoa varten suoritettavissa tarkastuksissa, mitä hallintolain 39 §:ssä säädetään.

Etsintä- ja pelastuspalvelujen järjestämisestä 121 §:n nojalla huolehtivalla ilmaliikennepalvelun tarjoajalla on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä etsintä- ja pelastuspalvelun toteuttamiseksi välttämättömät tiedot Liikenne- ja viestintävirastolta, poliisilta ja pelastustoimintaan osallistuvilta viranomaisilta. Tietoja saadaan käyttää vain etsintä- ja pelastuspalvelun toteuttamisessa.

156 §

(kumotaan)

Miehistökortti

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta ilma-aluksen miehistölle miehistökortin. Hakemukseen on liitettävä liikenneluvan haltijan vakuutus siitä, että hakija on sen palveluksessa.

Miehistökortin myöntämisen ja voimassaolon edellytyksenä on, että:

1) hakija toimii ilma-aluksen miehistön jäsenenä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän liikenneluvan haltijan palveluksessa;

2) hakija täyttää 102 §:ssä tarkoitetun lentokenttäalueelle pääsyluvan myöntämisen edellytykset.

Liikenneluvan haltijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle miehistökortin haltijan työsuhteen päättymisestä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

166 §

Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syystä

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää lennon ja estää ilma-aluksen lähdön:

1) jos on aihetta epäillä, ettei ilma-alus lennolle lähdettäessä ole lentokelpoinen tai asianmukaisesti miehitetty;

2) jos on aihetta epäillä, ettei tässä laissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja lentoa koskevia määräyksiä muutoin ole noudatettu;

3) jos Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti ilma-aluksen liikennöinti on kielletty tai siihen kohdistuu muu sen liikennöintiä koskeva rajoite, tai ilma-aluksen omistaja tai sen liikennöinnistä vastaava muu henkilö on asetettu liiketoimintakieltoon;

4) jos ilma-aluksen käyttäminen ilmailuun on muutoin tämän lain nojalla kielletty.

Lähdön estämiseksi tarvittavat toimenpiteet on mitoitettava ja toteutettava niin, ettei niillä vaaranneta henkeä tai terveyttä eikä vahingoiteta paikoitettua ilma-alusta.

Lentopaikan päälliköllä, lentopaikan pitäjän palveluksessa olevalla sekä lennonvarmistuksessa taikka huolto- tai maahuolintaorganisaatiossa tehtävää hoitavalla on Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä oikeus antaa ilma-aluksen lähdön estämiseksi tarvittavaa apua.

Edellä 3 momentissa tarkoitettulla on oikeus estää ilma-aluksen lähtö, jos on ilmeistä, että 1 momentissa tarkoitettut puutteet voivat vakavasti vaarantaa lentoturvallisuuden. Ilma-aluksen lähdön estämisestä on tällöin viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka on ryhdyttävä asian vaatimiin toimiin. Lähdön estämiseksi sallituista toimenpiteistä on voimassa, mitä 2 momentissa säädetään.

166 §

Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syystä

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää lennon ja estää ilma-aluksen lähdön:

1) jos on aihetta epäillä, ettei ilma-alus lennolle lähdettäessä ole lentokelpoinen tai asianmukaisesti miehitetty;

2) jos on aihetta epäillä, ettei tämän lain, turva-asetuksen tai yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanomiseksi annetun komission täytäntöönpano-asetuksen (EU) 2015/1998 säännöksiä tai niiden nojalla annettuja lentoa koskevia määräyksiä muutoin ole noudatettu;

3) jos Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti ilma-aluksen liikennöinti on kielletty tai siihen kohdistuu muu sen liikennöintiä koskeva rajoite, tai ilma-aluksen omistaja tai sen liikennöinnistä vastaava muu henkilö on asetettu liiketoimintakieltoon;

4) jos ilma-aluksen käyttäminen ilmailuun on muutoin tämän lain nojalla kielletty.

Lähdön estämiseksi tarvittavat toimenpiteet on mitoitettava ja toteutettava niin, ettei niillä vaaranneta henkeä tai terveyttä eikä vahingoiteta paikoitettua ilma-alusta.

Lentopaikan päälliköllä, lentopaikan pitäjän palveluksessa olevalla sekä lennonvarmistuksessa taikka huolto- tai maahuolintaorganisaatiossa tehtävää hoitavalla on Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä oikeus antaa ilma-aluksen lähdön estämiseksi tarvittavaa apua.

Edellä 3 momentissa tarkoitettulla on oikeus estää ilma-aluksen lähtö, jos on ilmeistä, että 1 momentissa tarkoitettut puutteet voivat vakavasti vaarantaa lentoturvallisuuden. Ilma-aluksen lähdön estämisestä on tällöin viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka on ryhdyttävä asian vaatimiin toimiin. Lähdön estämiseksi sallituista toimenpiteistä on voimassa, mitä 2 momentissa säädetään.

Voimassa oleva laki

Rajavartioviranomaisella on oikeus estää ilma-aluksen lähtö, mikäli on syytä epäillä ilma-aluksessa olevan henkilön, joka on rikkonut maahantuloon tai maastalähtöön liittyviä määräyksiä.

(uusi)

Ehdotus

Rajavartioviranomaisella on oikeus estää ilma-aluksen lähtö, mikäli on syytä epäillä ilma-aluksessa olevan henkilön, joka on rikkonut maahantuloon tai maastalähtöön liittyviä määräyksiä.

169 a §

Miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätysten havainnointi

Lentoaseman pitäjä ja ilmaliikennepalvelun tarjoaja voivat miehittämättömän ilma-aluksen aiheuttamaan uhkaan varautumiseksi ja uhkan tehokkaan torjumisen mahdollistamiseksi käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen lennätykseen liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän yksilöimiseksi ja sen sijainnin määrittämiseksi silloin, kun miehittämätön ilma-alus saapuu oikeudettomasti:

- 1) 11 a §:n 2 kohdan nojalla perustetulle UAS-ilmatilavyöhykkeelle; tai*
- 2) ilmatilaan, jossa tarjotaan ilmaliikennepalvelua.*

Tiedot radioviestinnästä, välitystiedot ja sijaintitiedot on hävitettävä viipymättä 1 momentin mukaisen tehtävän suorittamisen jälkeen, jollei laissa toisin säädetä.

170 §

Toimintakyvyn heikkeneminen

Tehtävää ilma-aluksessa, ilmailuun käytettävässä liitimessä tai muussa laitteessa taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa ei saa suorittaa se, *jonka veren alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai* joka on käyttänyt muuta huumaaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Edellä 1 momentissa mainittua tehtävää ei saa hoitaa myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta tai muusta sellaisesta

170 §

Toimintakyvyn heikkeneminen

Tehtävää ilma-aluksessa, ilmailuun käytettävässä liitimessä tai muussa laitteessa taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa ei saa suorittaa se, joka on käyttänyt *alkoholia tai* muuta huumaaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Edellä 1 momentissa mainittua tehtävää ei saa hoitaa myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta tai muusta sellaisesta

Voimassa oleva laki

syystä ei voi hoitaa tehtävää lentoturvallisuutta vaarantamatta.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös lennon valmisteluun välittömästi liittyviä toimenpiteitä.

Puolustusvoimat määrää tarvittaessa toiminnan vaativuuden sitä edellyttäessä sotilas-ilmailussa sovellettavista tiukemmista vaatimuksista kuin 1–3 momentissa säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä aisteille asetettavista vaatimuksista sekä tehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta 1–3 momentin mukaisten tehtävien hoitamista heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arviointimenettelystä.

174 §

Virkavastuu

Edellä 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 163 ja 164 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Ehdotus

syystä ei voi hoitaa tehtävää lentoturvallisuutta vaarantamatta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tehtävän suorittaminen alkaa työvuoron alkaessa ja päättyy työvuoron päättyessä. Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös lennon valmisteluun välittömästi liittyviä toimenpiteitä, jos lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä työskentelevällä ei ole työvuoroja tai hän ei suorita tehtävää ammattia harjoittaessaan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavia henkilöitä ovat ainakin lentoaseman turvavalvotulla alueella työskentelevä, lennonvarmistuksen operatiivisissa ja teknillisissä tehtävissä toimiva, lentoturvallisuuteen liittyvissä esimiestehtävissä toimiva, ilma-aluksen lentävä henkilöstö ja lennonvalmisteluun liittyvässä tehtävässä toimiva henkilöstö, lentoaseman turvavalvotulla alueella liikkumisluvan omaava henkilöstö, lentoaseman turvatarkastaja ja lentoaseman vartija.

Puolustusvoimat määrää tarvittaessa toiminnan vaativuuden sitä edellyttäessä sotilas-ilmailussa sovellettavista tiukemmista vaatimuksista kuin 1–4 momentissa säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun henkilön aisteille asetettavista vaatimuksista sekä tehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta 1–4 momentin mukaisten tehtävien hoitamista heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arviointimenettelystä.

174 §

Virkavastuu

Edellä 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103 ja 121 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

178 §

Ilmailurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) rikkoo 9 §:n 5 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, lennokkia taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä,

2) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun käytettäväksi 10 §:n vastaisesti,

3) rikkoo 11 §:ssä tarkoitettua ilmailulta rajoitettua tai kiellettyä aluetta koskevaa kieltoa tai rajoitusta, 11 a §:ssä tarkoitettua UAS-ilmatilavyöhykettä koskevaa kieltoa tai rajoitusta taikka 11 b §:ssä tarkoitettua UAS-ilmatilavyöhykkeelle asetettua käyttöehtoa,

4) käyttää ilmailuun ilma-alusta, jota ei ole asianmukaisesti merkitty 7 §:n 1 momentin 2 kohdassa tai 16 §:n 2 momentissa tarkoitetuin tunnuksin taikka vastaavin ulkomaisin tunnuksin taikka joka on varustettu väärin tunnuksin,

5) laiminlyö 20 §:ssä tai 36 §:n 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusvelvollisuuden,

6) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun 34 §:n 2 momentin tai Euroopan unionin asetusten vastaavien, lentokelpoisuuden hallintaa koskevien säännösten vastaisesti,

7) tekee ilman hyväksyntää työn, johon 42 §:n tai suunnittelua, valmistusta ja huoltoa koskevien EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännösten mukaan vaaditaan hyväksyntä,

8) käyttää ilma-alusta, joka ei täytä 44 §:n nojalla annettuja määräyksiä,

9) rikkoo 49 §:ssä luvan hakijalle tai haltijalle säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä,

178 §

Ilmailurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) rikkoo 9 §:n 4 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä,

2) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun käytettäväksi 10 §:n vastaisesti,

3) rikkoo 11 §:ssä tarkoitettua ilmailulta rajoitettua tai kiellettyä aluetta koskevaa kieltoa tai rajoitusta, 11 a §:ssä tarkoitettua UAS-ilmatilavyöhykettä koskevaa kieltoa tai rajoitusta taikka 11 b §:ssä tarkoitettua UAS-ilmatilavyöhykkeelle asetettua käyttöehtoa,

4) käyttää ilmailuun ilma-alusta, jota ei ole asianmukaisesti merkitty 7 §:n 1 momentin 2 kohdassa, 16 §:n 2 momentissa tai miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 14 artiklassa tarkoitetuin tunnuksin taikka vastaavin ulkomaisin tunnuksin taikka joka on varustettu väärin tunnuksin,

5) laiminlyö 20 §:ssä tai 36 §:n 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusvelvollisuuden,

6) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun 34 §:n 2 momentin tai Euroopan unionin asetusten vastaavien, lentokelpoisuuden hallintaa koskevien säännösten vastaisesti,

7) tekee ilman hyväksyntää työn, johon 42 §:n tai suunnittelua, valmistusta ja huoltoa koskevien EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännösten mukaan vaaditaan hyväksyntä,

8) käyttää ilma-alusta, joka ei täytä 44 §:n tai sen nojalla annettujen määräysten mukaisia vaatimuksia,

9) rikkoo 49 §:ssä tai EASA-asetuksessa tai sen nojalla annetussa asetuksessa luvan hakijalle tai haltijalle säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä,

10) rikkoo 57 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä taikka EASA-asetuksessa

Voimassa oleva laki

10) rikkoo 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle taikka miehistön jäsenelle tai tähtyjälle säädettyä velvollisuutta lennon valmistelusta ja suorittamisesta,

11) rikkoo 59 §:ssä matkustajalle säädettyä velvollisuutta,

13) harjoittaa 70 tai 72 §:ssä tarkoitettua toimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai ilmoitusta taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja tai ilmoituksenvaraista toimintaa koskevia säädöksiä ja määräyksiä,

14) käyttää lentoonlähtö- tai laskupaikkana muuta kuin 76 §:n mukaan sallittua lentopaikkaa tai aluetta,

15) pitää lentopaikkaa ilman 82 §:ssä tarkoitettua lentoaseman hyväksyntätodistusta tai 84 §:ssä tarkoitettua pitolupaa taikka rikkoo tällaisen todistuksen tai luvan ehtoja,

16) rikkoo 88 §:n mukaista velvollisuutta taikka lentopaikan pitäjän tai Liikenne- ja viestintäviraston asettamaa lentopaikan käytön kieltoa tai rajoitusta,

17) rikkoo 100 §:n 1 momentissa säädettyä kieltoa liikkua tai oleskella lentoaseman eräillä alueilla,

18) käyttää valtakunnan rajan yli lentämiseen muuta kuin rajavartiolaiton (578/2005) 12 §:ssä tarkoitettua rajanylityspaikkaa,

19) siirtää 123 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-alusta taikka sen osaa tai tavaraa ilman mainitussa säännöksessä edellytettyä lupaa,

20) toimii poikkeama-asetuksen 16 artiklan 9 kohdassa säädetyn vastaisesti,

21) rikkoo 157 §:ssä tarkoitettuja ilmailun ympäristövaikutuksia koskevia määräyksiä,

22) rikkoo 158 §:ssä säädettyä laitetta, rakennusta, rakennelmaa tai merkkiä koskevaa kieltoa taikka velvollisuutta lentoesteluvan

Ehdotus

tai sen nojalla annetussa asetuksessa säädettyä tai määrättyä ilma-aluksen tai laitteen päällikön taikka miehistön jäsenen tai tähtytjän lennon valmistelua ja suorittamista koskevaa velvollisuutta,

11) rikkoo 59 §:ssä matkustajalle säädettyä velvollisuutta,

12) rikkoo 55 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä säädettyä tai määrättyä ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän velvollisuutta,

13) harjoittaa 70 tai 72 §:ssä tarkoitettua toimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai ilmoitusta taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja tai ilmoituksenvaraista toimintaa koskevia säädöksiä ja määräyksiä,

14) käyttää lentoonlähtö- tai laskupaikkana muuta kuin 76 §:n mukaan sallittua lentopaikkaa tai aluetta,

15) pitää lentopaikkaa ilman 82 §:ssä tai EASA-asetuksessa tai sen nojalla annetussa asetuksessa tarkoitettua lentoaseman hyväksyntätodistusta tai 84 §:ssä tarkoitettua pitolupaa taikka rikkoo tällaisen todistuksen tai luvan ehtoja,

16) rikkoo 88 §:n mukaista velvollisuutta taikka lentopaikan pitäjän tai Liikenne- ja viestintäviraston asettamaa lentopaikan käytön kieltoa tai rajoitusta,

17) rikkoo 100 §:n 1 momentissa säädettyä kieltoa liikkua tai oleskella lentoaseman eräillä alueilla,

18) käyttää valtakunnan rajan yli lentämiseen muuta kuin rajavartiolaiton (578/2005) 12 §:ssä tarkoitettua rajanylityspaikkaa,

19) siirtää 123 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-alusta taikka sen osaa tai tavaraa ilman mainitussa säännöksessä edellytettyä lupaa,

20) toimii poikkeama-asetuksen 16 artiklan 9 kohdassa säädetyn vastaisesti,

21) rikkoo 157 §:ssä tarkoitettuja ilmailun ympäristövaikutuksia koskevia määräyksiä tai päätöksiä,

22) rikkoo 158 §:ssä säädettyä laitetta, rakennusta, rakennelmaa tai merkkiä koskevaa kieltoa taikka velvollisuutta lentoesteluvan hankkimiseen, lentoesteen merkitsemiseen ja muutosten ilmoittamiseen,

Voimassa oleva laki

hankkimiseen, lentoesteen merkitsemiseen ja muutosten ilmoittamiseen,

23) rikkoo 159 §:ssä tarkoitettua rajoitusta, josta säädetään tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä tai kieltoa koskevissa päätöksissä tai

24) rikkoo 167 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-aluksen kulkuun puuttumista koskevaa kieltoa tai määräystä,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *ilmailurikkomuksesta* sakkoon.

181 §

Muutoksenhaku

Luvan, todistuksen, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista tai rajoittamista sekä UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista tai peruuttamista koskevaan päätökseen sekä Euroopan unionin asetusten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston antamiin käskyihin ja kieltoihin saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen.

Muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua.

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin vaaditaan oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta:

1) 40 §:ssä tarkoitettu *lentokelpoisuuden hallintaorganisaation* päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;

2) 47 §:ssä tarkoitettut päätökset lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja merkinantajan hyväksyntä;

3) 102 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää pääsylupa lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavalvotulle alueelle;

4) 103 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää henkilökortti ja ajoneuvolupa;

5) 111 §:ssä tarkoitettu lennonvarmistuspalvelun maksuja koskeva päätös.

Ehdotus

23) rikkoo 159 §:ssä tarkoitettua rajoitusta, josta säädetään tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä tai kieltoa koskevissa päätöksissä tai

24) rikkoo 167 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-aluksen kulkuun puuttumista koskevaa kieltoa tai määräystä,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *ilmailurikkomuksesta* sakkoon.

181 §

Muutoksenhaku

Luvan, todistuksen, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista tai rajoittamista sekä UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista tai peruuttamista koskevaan päätökseen sekä Euroopan unionin asetusten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston antamiin käskyihin ja kieltoihin saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen.

Muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua.

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin vaaditaan oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta:

1) 40 §:ssä tarkoitettu päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;

2) 47 §:ssä tarkoitettut päätökset lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja merkinantajan hyväksyntä;

3) 102 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää pääsylupa lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavalvotulle alueelle;

4) 103 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää henkilökortti ja ajoneuvolupa;

5) 111 §:ssä tarkoitettu lennonvarmistuspalvelun maksuja koskeva päätös;

6) 43 §:ssä tarkoitettun liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän huoltohenkilöstön koulutusorganisaation tai 114 §:ssä tarkoitettun lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaation antama päätös.

Voimassa oleva laki

Edellä 2 momentissa ja 3 momentin 1–4 kohdassa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Edellä 3 momentin 5 kohdassa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

Rakentamislupaa koskevaa päätöstä lukuun ottamatta päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuihin säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019)

(uusi)

Ehdotus

Edellä 2 momentissa ja 3 momentin 1–4 ja 6 kohdassa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Edellä 3 momentin 5 kohdassa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

Rakentamislupaa koskevaa päätöstä lukuun ottamatta päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuihin säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019)

181 a §

Muutoksenhakuun oikeutetut eräissä tapauksissa

Rekisteröidyllä yhdistyksellä tai säätiöllä, jonka tarkoituksena on ympäristön-, terveyden- tai luonnonsuojelun taikka asuin ympäristön viihtyisyyden edistäminen, on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhdistyksen tai säätiön toiminta-alueelle, jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Kunnalla, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle, jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Sen 110 § tulee kuitenkin voimaan vasta 27 päivänä tammikuuta 2022.

2.

Laki

ilmailulain 68 ja 69 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

68 §

(kumotaan)

Lentotoimintalupa

Lentotoimintalupa vaaditaan kaupalliseen ilmakuljetukseen. Lentotoimintalupaa ei vaadita, jos lentotoiminnan harjoittajalla on muussa valtiossa annettu vastaava lupa, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto tunnustaa.

69 §

(kumotaan)

Lentotoimintaluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusviraston on myönnettävä lentotoimintalupa, jos hakija täyttää tässä pykälässä tarkoitetut edellytykset. Lentotoimintalupa myönnetään määräajaksi, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto asettaa hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla. Lentotoimintaluvassa kuvataan harjoitettavan lentotoiminnan tai siinä käytettävän ilma-aluksen laatu, kuten saako lentotoimintaa harjoittaa mittari- vai näkölentosääntöjen mukaisesti tai saako toimintaa harjoittaa lentokoneella, moottoripurjelentokoneella, helikopterilla taikka kuumailmapallolla.

Lentotoimintalupa voidaan myöntää vain jäsenvaltion oikeushenkilölle tai kansalaiselle, jonka kotipaikka ja pääasiallinen liikepaikka ovat Suomessa. Lentotoimintaluvan myöntämisen edellytyksenä on myös, että hakijalla on sellainen pätevyys ja organisaatio sekä sellaiset taloudelliset ja toiminnalliset edellytykset, että hakija kykenee harjoitta-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

maan turvallista lentotoimintaa. Lisäksi edellytyksenä on, että hakijalla on lentotoiminnan alkaessa käytettävissään toimintaan soveltuva lentokalusto.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät JAA:n normeihin pohjautuvat tarkemmat määräykset lentotoimintaluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentotoimintaluvan haltijan organisatiota ja henkilöstöä;*
- 2) lentotoimintaluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;*
- 3) turvallisuudenhallintajärjestelmää;*
- 4) lentotoimintaluvan haltijan toimintakäsikirjaa, toimintamenetelmiä ja toiminnan rajoituksia;*
- 5) taloudellisia toimintaedellytyksiä siltä osin kuin näistä ei säädetä lentoliikenneasetuksessa.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

..

3.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 127 §:n 5 momentti, 128, 130, 180 ja 203 §, 242 §:n 2 ja 4 momentti, 251 §, 256 §:n 2 momentti ja 266 §, sellaisina kuin niistä ovat 127 §:n 5 momentti ja 128 § laissa 984/2018, 130 § laissa 301/2018, 203, 251 ja 266 § laissa 371/2019, 242 §:n 2 ja 4 momentti laissa 1256/2020 ja 256 §:n 2 momentti laissa 299/2021, sekä lisätään lakiin uusi 126 a, 129 a, 133 a ja 194 a §, 249 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 371/2019 ja 1256/2020, uusi 5 momentti ja lakiin uusi 266 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

126 a §

Lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenteen harjoittamiselle reiteillä, joiden lähtö- tai saapumispaiikka on Suomessa. Kielto, rajoitus tai ehto voidaan asettaa vain, jos se on välttämättöntä lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka tartuntatautilain (1227/2016) 3 §:n 7 kohdassa tarkoitetun poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi.

Päätös kiellon, rajoituksen tai ehdon asettamisesta voi olla voimassa vain välttämättömän ajan, kuitenkin enintään 14 vuorokautta. Jos kieltoa, rajoitusta tai ehtoa on tarpeen jatkaa 14 vuorokauden jälkeen, päätöksen siitä tekee valtioneuvosto. Kielto, rajoitus tai ehto voidaan tällöinkin asettaa enintään 14 vuorokauden ajaksi kerrallaan. Päätös on välittömästi kumottava, jos tässä pykälässä säädetyt edellytykset eivät enää täyty.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen toimien on oltava lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa tarkoitetulla tavalla suhteellisuus- ja avoimuusperiaatteiden mukaisia ja perustuttava puolueettomiin ja syrjimättömiin perusteisiin. Toimista päätettäessä on myös muu-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

toin huomioitava, mitä lentoliikenneasetuksessa säädetään ja soveltuviissa kansainvälisissä sopimuksissa määrätään lentoliikenneoikeuksien rajoittamisesta. Jos kyse on muusta kuin lentoturvallisuuden vaarantamista koskevasta tilanteesta, tilanteessa muun toimivaltaisen viranomaisen on laadittava tilanteesta riskiarvio. Kielto, rajoitus tai ehto voidaan asettaa vain, jos se on riskiarvion perusteella välttämätöntä ja oikeasuhtaista.

Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava 1 momentissa tarkoitettujen toimien osalta yhteydenpidosta Euroopan komission, muiden valtioiden ja näiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa ottaen huomioon, mitä lentoliikenneasetuksessa säädetään ja soveltuviissa kansainvälisissä sopimuksissa määrätään. Yhteydenpidosta 2 momentissa tarkoitettujen toimien osalta huolehtii kuitenkin valtioneuvosto.

127 §

127 §

*Lentotyölupa**Lentotyölupa*

Ilma-aluksen käyttämisestä erikoistehtäviin (*erityislentotoiminta*) säädetään EASA asetuksessa ja lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 216/2008 mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012, jäljempänä lentotoiminta-asetus. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, erityislentotoimintaan tarvitaan lupa (*lentotyölupa*). Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta lentotyöluvan hakijalle, jolla on käytävissään lentotyön turvalliseen suorittamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto. Lentotyölupa myönnetään Liikenne- ja viestintäviraston hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Lentotyö lupaa ei tarvita, jos toiminnan harjoittaja, jonka kotipaikka tai pääasiallinen liikepaikka on toisessa ETA-valtiossa, osoittaa

Ilma-aluksen käyttämisestä erikoistehtäviin (*erityislentotoiminta*) säädetään EASA asetuksessa ja lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 216/2008 mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012, jäljempänä lentotoiminta-asetus. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, erityislentotoimintaan tarvitaan lupa (*lentotyölupa*). Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta lentotyöluvan hakijalle, jolla on käytävissään lentotyön turvalliseen suorittamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto. Lentotyölupa myönnetään Liikenne- ja viestintäviraston hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Lentotyö lupaa ei tarvita, jos toiminnan harjoittaja, jonka kotipaikka tai pääasiallinen liikepaikka on toisessa ETA-valtiossa, osoittaa

Voimassa oleva laki

täyttävänsä vastaavalle toiminnalle kyseisessä valtiossa asetetut lupa-, kelpoisuus- tai muut vastaavat vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi kuitenkin asettaa toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia, syrjimättömiä ehtoja.

Liikenne- ja viestintävirasto voi sallia, että lentotyötä saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Lentotylupaa ei tarvita Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaisesti tapahtuviin:

- 1) purjelentokoneiden hinauslentoihin;
- 2) laskuvarjohyppylentoihin;
- 3) metsäpalovalvontalentoihin;
- 4) valtion- ja sotilasilmailuun;
- 5) satunnaisesti viranomaisen pyynnöstä suoritettaviin etsintä- ja pelastuslentoihin.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentotyötoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentotyluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;
- 2) lentotyluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;
- 3) lentotyluvan haltijan toimintakäsikirjoja ja menetelmiä;
- 4) lentotyluvan haltijan taloudellisia edellytyksiä.

Lukuun ottamatta miehittämätöntä ilma-alusta, jonka toimintamassa on alle 150 kilogrammaa, lentotyössä käytettävä ilma-alus on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää lentotyluvan toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidylle ilma-alukselle, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa. Jos lentotyöhön ei ole käytettävissä sopivaa jäsenvaltiossa rekisteröityä ilma-alusta ja jos lentoturvallisuus ei vaarannu, Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä käytettäväksi kolmannen maan ilma-alusrekisteriin merkityn ilma-aluksen. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, millä edellytyksillä tällainen ilma-alus voidaan hyväksyä lentotyötehtäviin.

Ehdotus

täyttävänsä vastaavalle toiminnalle kyseisessä valtiossa asetetut lupa-, kelpoisuus- tai muut vastaavat vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi kuitenkin asettaa toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia, syrjimättömiä ehtoja.

Liikenne- ja viestintävirasto voi sallia, että lentotyötä saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Lentotylupaa ei tarvita Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaisesti tapahtuviin:

- 1) purjelentokoneiden hinauslentoihin;
- 2) laskuvarjohyppylentoihin;
- 3) metsäpalovalvontalentoihin;
- 4) valtion- ja sotilasilmailuun;
- 5) satunnaisesti viranomaisen pyynnöstä suoritettaviin etsintä- ja pelastuslentoihin.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentotyötoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentotyluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;
- 2) lentotyluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;
- 3) lentotyluvan haltijan toimintakäsikirjoja ja menetelmiä;
- 4) lentotyluvan haltijan taloudellisia edellytyksiä.

Lukuun ottamatta miehittämätöntä valtion ilma-alusta, lentotyössä käytettävä ilma-alus on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää lentotyluvan toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidylle ilma-alukselle, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa. Jos lentotyöhön ei ole käytettävissä sopivaa jäsenvaltiossa rekisteröityä ilma-alusta ja jos lentoturvallisuus ei vaarannu, Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä käytettäväksi kolmannen maan ilma-alusrekisteriin merkityn ilma-aluksen. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, millä edellytyksillä tällainen ilma-alus voidaan hyväksyä lentotyötehtäviin.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

128 §

128 §

Kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa

Ilmoitus eräillä ilma-aluksilla harjoitettavasta lentotoiminnasta

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää luvan kauko-ohjattuun lentotoimintaan. Luvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään kauko-ohjatun lentotoiminnan turvalliseen suorittamiseen tarvittava henkilöstö, toimintaan soveltuva kalusto sekä toimintaa koskeva ohjeistus.

Siltä osin kuin matkustajien kuljettaminen EASA-asetuksen liitteen I kohdan 1 alakohdissa a, d tai g alakohdassa tarkoitetulla ilma-aluksella ei edellytä lentoliikenneasetuksen mukaista liikennelupaa tai tämän lain 127 §:ssä tarkoitettua lentotyölupaa eikä Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu, lentotoiminnan harjoittajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitus lentotoiminnasta ennen toiminnan aloittamista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämiä tarkempia määräyksiä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentotoimintaluvan haltijan organisatiota ja henkilöstöä;*
- 2) lentotoimintaluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;*
- 3) turvallisuudenhallintajärjestelmää;*
- 4) lentotoimintaluvan haltijan toimintakäsikirjaa, toimintamenetelmiä ja toiminnan rajoituksia;*
- 5) taloudellisia toimintaedellytyksiä.*

(uusi)

129 a §

Soveltamisala

Tätä lukua sovelletaan ilmailussa Suomen alueella, jollei Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

130 §

130 §

Lentäjä, matkustamomiehистön jäsen ja kauko-ohjaaja

Lentäjä, matkustamomiehистön jäsen ja kauko-ohjaaja

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehистön vaatimuksista ja henkilöluvista säädetään

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehистön vaatimuksista ja henkilöluvista sekä

Voimassa oleva laki

EASA-asetuksessa ja siviili-ilmailun lentomiestä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011, jäljempänä *lentomiestäasetus*. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiestä jäsenenä toimivalla *luonnollisella* henkilöllä on kuitenkin oltava lentäjän lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen sekä lääketieteellinen kelpoisuus.

Ilma-aluksen kauko-ohjaajalla on oltava kauko-ohjaajan lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, muulla ilma-aluksen ohjaamomiestä jäsenellä kuin ilma-aluksen päälliköllä ei tarvitse olla tehtävän edellyttämää lupaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, jos kyseessä on koulutus- tai tarkastuslento tällaisen luvan, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseksi.

(uusi)

Ehdotus

tarkastuslentäjän valtuutuksista, säädetään EASA-asetuksessa ja siviili-ilmailun lentomiestä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011, jäljempänä *lentomiestäasetus*. Siltä osin kuin *mainittuja* asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiestä jäsenenä toimivalla henkilöllä on kuitenkin oltava lentäjän lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen *ja valtuutuksineen* sekä lääketieteellinen kelpoisuus. *Ilma-aluksen ohjaamomiestä jäsenenä toimivalla ja muulla ilmailuradiota käyttävällä henkilöllä on myös oltava Kansainvälisen televiestintäliiton peruskirjaa ja yleissopimusta (SopS 94/1996) täydentävän radio-ohjesääntön mukainen rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuus.*

*Miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajan pätevyyttä ja ilma-aluksen käyttäjän rekisteröitymistä koskevista vaatimuksista säädetään säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2019/947, jäljempänä **miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetus**.*

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, muulla ilma-aluksen ohjaamomiestä jäsenellä kuin ilma-aluksen päälliköllä ei tarvitse olla tehtävän edellyttämää lupaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, jos kyseessä on koulutus- tai tarkastuslento tällaisen luvan, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseksi.

133 a §

Miehistökortti

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta ilma-aluksen miehistölle miehistökortin. Hakemukseen on liitettävä liikenneluvan haltijan vakuutus siitä, että hakija on sen palveluksessa.

Miehistökortin myöntämisen ja voimassaolon edellytyksenä on, että hakija:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1) toimii ilma-aluksen miehistön jäsenenä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän liikenneluvan haltijan palveluksessa;

2) täyttää ilmailulain (864/2014) 102 §:ssä tarkoitetun lentokenttäalueelle pääsyä koskevan luvan myöntämisen edellytykset.

Liikenneluvan haltijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle miehistökortin haltijan työsuhteen päättymisestä.

180 §

Poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos tieliikennettä valvovina viranomaisina

Poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan tämän lain noudattamista.

(uusi)

180 §

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos liikennettä valvovina viranomaisina

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan tämän lain noudattamista tieliikenteessä.

Poliisi valvoo omalla tehtäväalueellaan tämän lain sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen asetusten noudattamista miehittämättömässä ilmailussa.

194 a §

EASA-asetuksessa ja lentoliikenneasetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto on EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen sekä lentoliikenneasetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen, jollei toisin säädetä.

203 §

Julkista valtaa käyttävän henkilön vastuu

Edellä 37 §:ssä tarkoitettuun kokeen arvioijaan, 89 §:ssä tarkoitettuun näytön vastaanotajaan, 195 §:ssä tarkoitettuun ilmailulääkäriin ja työterveyslääkäriin sekä 196 §:n 4 momentissa ja 204–207 §:ssä tarkoitettuun hen-

203 §

Julkista valtaa käyttävän henkilön vastuu

Edellä 37 §:ssä tarkoitettuun kokeen arvioijaan, 89 §:ssä tarkoitettuun näytön vastaanotajaan, 130 §:ssä tarkoitettuun tarkastuslentäjään, 195 §:ssä tarkoitettuun ilmailulääkäriin ja työterveyslääkäriin sekä 196 §:n 4 momen-

Voimassa oleva laki

kilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

242 §

Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Luvanhaltija tai toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos:

1) luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; *tai*

3) on muusta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava kykene hoitamaan luvan tai hyväksymispäätöksen mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Ehdotus

tissa ja 204–207 §:ssä tarkoitettuun *asiantuntijaan, lääkäriin ja psykologiin* sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

242 §

Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Luvanhaltija tai toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos:

1) luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä;

3) *luvan haltija ei noudata liikennöintiluvan perusteena olevaa lentoliikennesopimusta tai muuta kansainvälistä velvoitetta; tai*

4) on muusta kuin 1, 2 *tai* 3 kohdassa tarkoitettua syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava kykene hoitamaan luvan tai hyväksymispäätöksen mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Voimassa oleva laki

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen sekä lentäjän ja veturinkuljettajan luvan henkilöltä, joka rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti liikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Edellä 2 momentin 2 kohdassa ja 3 momentissa tarkoitettu luvan tai 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi. Ennen päätöksentekoa viraston on kuultava luvanhaltijaa tai toimijaa, joka harjoittaa toimintaansa hyväksymispäätöksen nojalla.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

249 §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää 8 luvussa tarkoitettulta veturinkuljettajalta liikkuvan kaluston kuljettamisen rataverkolla toistaiseksi tai määräajaksi, jos kuljettaja aiheuttaa vakavan uhkan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle tai jos virasto arvioi kieltämisen tarpeelliseksi odottaessaan rautatieliikenteen harjoittajan vastausta 79 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaatimukseen.

Viraston on ilmoitettava antamastaan kiellosta Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille.

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen sekä lentäjän ja veturinkuljettajan luvan henkilöltä, joka rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti liikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Edellä 2 momentin 2 ja 3 kohdassa sekä 3 momentissa tarkoitettu luvan tai 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi. Ennen päätöksentekoa viraston on kuultava luvanhaltijaa tai toimijaa, joka harjoittaa toimintaansa hyväksymispäätöksen nojalla.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

249 §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää 8 luvussa tarkoitettulta veturinkuljettajalta liikkuvan kaluston kuljettamisen rataverkolla toistaiseksi tai määräajaksi, jos kuljettaja aiheuttaa vakavan uhkan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle tai jos virasto arvioi kieltämisen tarpeelliseksi odottaessaan rautatieliikenteen harjoittajan vastausta 79 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaatimukseen.

Viraston on ilmoitettava antamastaan kiellosta Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille.

Voimassa oleva laki

Jos Liikenne- ja viestintävirasto on saattanut edellä 248 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla ETA-valtiossa myönnetyn lupakirjan peruuttamista koskevan asian Euroopan komission käsiteltäväksi, virasto voi jatkaa kuljettajalle annettua kieltoa kuljettaa liikkuvaa kalustoa rataverkolla, kunnes asia on komissiossa lopullisesti ratkaistu.

Liikenne- ja viestintävirasto voi 242 §:n 2 ja 3 momentissa säädetyillä perusteilla määrätä, ettei Suomessa hyväksytty ulkomainen lupa oikeuta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-aluksessa tai harjoitettaessa ilmailua Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

251 §

Liikennöintiluvan raukeaminen

Edellä 124 §:ssä tarkoitettu liikennöintilupa raukeaa, jos luvanhaltija ei ole ryhtynyt käyttämään liikenneoikeuksia saamansa liikennöintiluvan ehtojen mukaisesti.

Ehdotus

Jos Liikenne- ja viestintävirasto on saattanut edellä 248 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla ETA-valtiossa myönnetyn lupakirjan peruuttamista koskevan asian Euroopan komission käsiteltäväksi, virasto voi jatkaa kuljettajalle annettua kieltoa kuljettaa liikkuvaa kalustoa rataverkolla, kunnes asia on komissiossa lopullisesti ratkaistu.

Liikenne- ja viestintävirasto voi 242 §:n 2 ja 3 momentissa säädetyillä perusteilla määrätä, ettei Suomessa hyväksytty ulkomainen lupa oikeuta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-aluksessa tai harjoitettaessa ilmailua Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

*Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää tois-
laiseksi tai määräaikaisesti sellaisen 13 tai 14
luvussa tarkoitetun toiminnan, johon tämän
lain tai Euroopan unionin lainsäädännön mu-
kaan ei tarvita lupaa, mutta josta on tehtävä
ilmoitus, taikka rajoittaa sitä, jos:*

1) ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

*2) ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittaja on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituk-
sen antamista voida pitää riittävänä; tai*

*3) on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittaja kykene hoitamaan ilmoituksen mu-
kaista tehtävänsä tai harjoittamaan ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.*

251 §

*Lentotoimintaluvan tai liikennöintiluvan
raukeaminen*

Edellä 123 §:ssä tarkoitettu lentotoimintalupa tai 124 §:ssä tarkoitettu liikennöintilupa raukeaa, jos:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

1) luvanhaltija ei ole ryhtynyt harjoittamaan lentotoimintaa tai käyttämään liikenneoikeuksia saamansa lentotoimintaluvan tai liikennöintiluvan ehtojen mukaisesti; tai

2) luvanhaltija lopettaa tai keskeyttää lentotoimintansa.

Edellytyksenä on lisäksi, että luvanhaltija ei ole osoittanut Liikenne- ja viestintäviraston asettamassa vähintään kuuden kuukauden mittaisessa määräajassa, että hän edelleen täyttää luvan saamisen toiminnalliset ja taloudelliset edellytykset tai että liikenteen keskeyttäminen johtuu sellaisista poikkeuksellisista seikoista, joihin lentotoimintaluvan tai liikennöintiluvan haltija ei ole voinut vaikuttaa.

256 §

Oikaisuvaatimus

Muuhun kuin tämän pykälän 2–4 momentissa sekä 257 ja 258 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Henkilöluvan tai taksiliikenneluvan hakija tai haltija ja taksiliikenneluvan haltijan 7 §:ssä tarkoitettu liikenteestä vastaava henkilö saa vaatia oikaisua 35 tai 35 a §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutuskeskuksen tai koulutuksen järjestäjän, 89 §:ssä tarkoitetun näytön vastaanottajan, 114 §:ssä tarkoitetun merenkulun koulutuksen järjestäjän, 135 §:ssä tarkoitetun koulutusluvan haltijan, 195 §:ssä tarkoitetun ilmailulääkärin, ilmailulääketieteen keskuksen, työterveyslääkärin ja matkustamomiehien kelpoisuustodistuksen myöntävän organisaation, 204 §:ssä tarkoitetun rautatielääkärin, 205 §:ssä tarkoitetun psykologin ja 206 §:ssä tarkoitetun merimieslääkärin antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenne- ja viestintävirastolta.

256 §

Oikaisuvaatimus

Muuhun kuin tämän pykälän 2–4 momentissa sekä 257 ja 258 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Henkilöluvan tai taksiliikenneluvan hakija tai haltija ja taksiliikenneluvan haltijan 7 §:ssä tarkoitettu liikenteestä vastaava henkilö saa vaatia oikaisua 35 tai 35 a §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutuskeskuksen tai koulutuksen järjestäjän, 89 §:ssä tarkoitetun näytön vastaanottajan, 114 §:ssä tarkoitetun merenkulun koulutuksen järjestäjän, 135 §:ssä tarkoitetun koulutusluvan haltijan tai ilmoituksenvaraisen koulutustoiminnan harjoittajan, 195 §:ssä tarkoitetun ilmailulääkärin, ilmailulääketieteen keskuksen, työterveyslääkärin ja matkustamomiehien kelpoisuustodistuksen myöntävän organisaation, 204 §:ssä tarkoitetun rautatielääkärin, 205 §:ssä tarkoitetun rautatiepsykologin ja 206 §:ssä tarkoitetun merimieslääkärin antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenne- ja viestintävirastolta.

Voimassa oleva laki

Rautaliikenteen kuljettaja saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta rautatieliikenteen harjoittajan päätökseen, jolla 77 §:n 2 momentissa tarkoitettu lisätodistuksen saamista koskevan päätöksen uudelleen tutkimista koskeva pyyntö on hylätty tai lisätodistus on peruutettu.

Edellä 209 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.

Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Silloin kun perustason ammattipätevyys suoritetaan osana ammatillista koulutusta, sovelletaan mitä ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 55 §:ssä säädetään arvioinnin tarkistamisesta ja oikaisusta.

266 §

Luvaton erityislentotoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa 127 §:ssä tai lentotoimintaasetuksessa tarkoitettua erityislentotoimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja, on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta erityislentotoiminnasta sakkoon.

(uusi)

Ehdotus

Rautaliikenteen kuljettaja saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta rautatieliikenteen harjoittajan päätökseen, jolla 77 §:n 2 momentissa tarkoitettu lisätodistuksen saamista koskevan päätöksen uudelleen tutkimista koskeva pyyntö on hylätty tai lisätodistus on peruutettu.

Edellä 209 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.

Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Silloin kun perustason ammattipätevyys suoritetaan osana ammatillista koulutusta, sovelletaan mitä ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 55 §:ssä säädetään arvioinnin tarkistamisesta ja oikaisusta.

266 §

Luvaton lentotoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa 127 §:ssä tai lentotoimintaasetuksen 2 artiklan ensimmäisen kohdan 7 alakohdassa tarkoitettua erityislentotoimintaa, 128 §:ssä tarkoitettua lentotoimintaa taikka miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettua miehittämättömä ilmailutoimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai ilmoitusta tai rikkoo tällaisen luvan tai ilmoituksen ehtoja, on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta lentotoiminnasta sakkoon.

266 a §

Miehittämättömä ilma-alustoimintaa koskevat rikkomukset

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1) ohjaa miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää ilman miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 8 artiklan mukaisen kauko-ohjaajan pätevyysvaatimuksen taikka tämän lain 135 a §:n mukaisen vähimmäisikävaatimuksen täyttämistä; tai

2) käyttää miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää rekisteröitymättä käyttäjäksi ollessaan siihen miehittämättömän ilmailuntäytäntöönpanoasetuksen 14 artiklan nojalla velvollinen, on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, **miehittämätöntä ilma-alustoimintaa koskevasta rikkomuksesta sakkoon.**

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 265 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 256 §:n 5 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1003/2018
 seuraavasti:
Voimassa oleva laki *Ehdotus*

265 §

Pätevyyden osoittaminen

Radiolähetintä meriradio- tai radioamatööriviestintään käyttävällä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä pätevyystodistus tai Liikenne- ja viestintäviraston Suomessa voimassa olevaksi hyväksymä muun maan toimivaltaisen viranomaisen myöntämä pätevyystodistus.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, radiolähetintä saa pätevyystodistuksen haltijan välittömässä valvonnassa käyttää muukin henkilö. Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske puolustusvoimia eikä Rajavartiolaitosta niiden harjoittaessa sotilaalliseen maanpuolustukseen liittyvää radioviestintää eikä niiden yksinomaan sotilaallisessa maanpuolustustarkoituksessa käyttämiä radiolaitteita.

Pätevyystodistuksen saamiseksi on suoritettava pätevyystutkinto. Tutkinnossa on osoitettava kyseiseen radioviestinnän lajiin liittyvien sääntöjen, ohjeiden ja laitteiden tuntemus sekä tarvittava kielitaito. Jos meriradioviestinnän pätevyystodistusta haetaan sen vuoksi, että hakijan on tarkoitus toimia kansainvälisessä liikenteessä olevan kauppa-aluksen turvallisuusradioviestintään tarkoitetun radiolähettimen käyttäjänä, on hakijan lisäksi oltava iältään vähintään 18-vuotias ja osoitettava, että hän täyttää pätevyystodistuksen saamiseksi laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain

265 §

Pätevyyden osoittaminen

Radiolähetintä meriradio- tai radioamatööriviestintään käyttävällä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä pätevyystodistus tai Liikenne- ja viestintäviraston Suomessa voimassa olevaksi hyväksymä muun maan toimivaltaisen viranomaisen myöntämä pätevyystodistus.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, radiolähetintä saa pätevyystodistuksen haltijan välittömässä valvonnassa käyttää muukin henkilö. Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske puolustusvoimia eikä Rajavartiolaitosta niiden harjoittaessa sotilaalliseen maanpuolustukseen liittyvää radioviestintää eikä niiden yksinomaan sotilaallisessa maanpuolustustarkoituksessa käyttämiä radiolaitteita.

Pätevyystodistuksen saamiseksi on suoritettava pätevyystutkinto. Tutkinnossa on osoitettava kyseiseen radioviestinnän lajiin liittyvien sääntöjen, ohjeiden ja laitteiden tuntemus sekä tarvittava kielitaito. Jos meriradioviestinnän pätevyystodistusta haetaan sen vuoksi, että hakijan on tarkoitus toimia kansainvälisessä liikenteessä olevan kauppa-aluksen turvallisuusradioviestintään tarkoitetun radiolähettimen käyttäjänä, on hakijan lisäksi oltava iältään vähintään 18-vuotias ja osoitettava, että hän täyttää pätevyystodistuksen saamiseksi laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain

Voimassa oleva laki

(1171/2010) 4 §:ssä tarkoitetut terveysvaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto määrittää tutkintovaatimukset sekä päätöksellään hyväksyy ne Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa olevat, jotka toimivat tutkinnon vastaanottajina. Hakemuksesta myös viraston ulkopuolinen voidaan hyväksyä tutkinnon vastaanottajaksi. Tutkinnon vastaanottajalla tulee olla tehtävän edellyttämä taito ja kokemus. Tutkinnon vastaanottajan on suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviään noudatettava, mitä hallintolaissa, viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa ja kielilaissa säädetään. Tutkintoon liittyvien suoritteiden maksullisuudesta ja määrästä säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992).

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää pätevyystodistuksen tutkinnon suorittaneelle hakijalle, jos ei ole perusteltua syytä epäillä, että hakija rikkoo radioviestintää koskevia säännöksiä tai määräyksiä.

Ilmailuradioviestinnässä vaadittavasta pätevydestä säädetään ilmailulaissa (864/2014).

Liikenne- ja viestintävirasto voi päätöksellään peruuttaa 3 momentissa tarkoitetun tutkinnon vastaanottajaa koskevan hyväksymisen, jos tutkinnon vastaanottaja ei enää täytä momentissa säädettyjä tutkinnon vastaanottajaksi määrittämisen edellytyksiä tai olennaisesti rikkoo sen toimintaa koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä tutkintojen vastaanottamisesta.

Ehdotus

(1171/2010) 4 §:ssä tarkoitetut terveysvaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto määrittää tutkintovaatimukset sekä päätöksellään hyväksyy ne Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa olevat, jotka toimivat tutkinnon vastaanottajina. Hakemuksesta myös viraston ulkopuolinen voidaan hyväksyä tutkinnon vastaanottajaksi. Tutkinnon vastaanottajalla tulee olla tehtävän edellyttämä taito ja kokemus. Tutkinnon vastaanottajan on suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviään noudatettava, mitä hallintolaissa, viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa ja kielilaissa säädetään. Tutkintoon liittyvien suoritteiden maksullisuudesta ja määrästä säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992).

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää pätevyystodistuksen tutkinnon suorittaneelle hakijalle, jos ei ole perusteltua syytä epäillä, että hakija rikkoo radioviestintää koskevia säännöksiä tai määräyksiä.

Ilmailuradioviestinnässä vaadittavasta pätevydestä säädetään ilmailulaissa (864/2014) ja liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017).

Liikenne- ja viestintävirasto voi päätöksellään peruuttaa 3 momentissa tarkoitetun tutkinnon vastaanottajaa koskevan hyväksymisen, jos tutkinnon vastaanottaja ei enää täytä momentissa säädettyjä tutkinnon vastaanottajaksi määrittämisen edellytyksiä tai olennaisesti rikkoo sen toimintaa koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä tutkintojen vastaanottamisesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:n 2 momentin 2 kohta ja 2 §:n 2 momentin 2 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 545/1999,
 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitettulla tavalla

1) ollessaan vastuussa aluksen tai muun vesikulkuneuvon ohjailusta tai aluksen tai muun vesikulkuneuvon kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo vesiliikennelakia (782/2019) tai sen nojalla annettua määräystä taikka kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä yleissopimusta (SopS 30/1977),

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia (281/1995) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, tai

1 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitettulla tavalla

1) ollessaan vastuussa aluksen tai muun vesikulkuneuvon ohjailusta tai aluksen tai muun vesikulkuneuvon kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo vesiliikennelakia (782/2019) tai sen nojalla annettua määräystä taikka kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä yleissopimusta (SopS 30/1977),

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia (864/2014), liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 13 tai 14 lukua, niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvalli-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä.

Tätä pykälää ei sovelleta, jos 1 momentissa tai 2 momentin 1 tai 3 kohdassa tarkoitettu menettely on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran.

2 §

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovau-
nun kuljettaja tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden,

2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty,

3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai väistämisvelvollisuuden, taikka

4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästä liikenneturval-

suusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139 tai sen nojalla annettuja asetuksia taikka yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 300/2008 tai sen nojalla annettuja asetuksia, tai

3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä.

Tätä pykälää ei sovelleta, jos 1 momentissa tai 2 momentin 1 tai 3 kohdassa tarkoitettu menettely on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran.

2 §

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovau-
nun kuljettaja tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden,

2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty,

3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai väistämisvelvollisuuden, taikka

4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästä liikenneturval-

Voimassa oleva laki

lisuuden vaarantamisesta vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) ollessaan vastuussa aluksen tai muun vesikulkuneuvon ohjailusta tai aluksen tai muun vesikulkuneuvon kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä laiminlyö tai ei noudata vesiliikennelain 12 §:n säännöstä turvallisesta kulusta ja nopeudesta, 13 §:n säännöstä yhteentörmäämisen vaarasta ja sen välttämisestä tai 14 §:n säännöstä ohittamisesta, kohtaamisesta ja väistämisestä tai kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen sääntöä ohjauksesta ja kulusta, valoista ja merkkikuvioista tai ääni- ja valomerkeistä,

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulaissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, tai

3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä

Ehdotus

lisuuden vaarantamisesta vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) ollessaan vastuussa aluksen tai muun vesikulkuneuvon ohjailusta tai aluksen tai muun vesikulkuneuvon kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä laiminlyö tai ei noudata vesiliikennelain 12 §:n säännöstä turvallisesta kulusta ja nopeudesta, 13 §:n säännöstä yhteentörmäämisen vaarasta ja sen välttämisestä tai 14 §:n säännöstä ohittamisesta, kohtaamisesta ja väistämisestä tai kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen sääntöä ohjauksesta ja kulusta, valoista ja merkkikuvioista tai ääni- ja valomerkeistä,

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo *ilmailulakia, liikenteen palveluista annetun lain 13 tai 14 lukua, niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139 tai sen nojalla annettuja asetuksia taikka yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 300/2008 tai sen nojalla annettuja asetuksia, tai*

3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä

Voimassa oleva laki

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

Ehdotus

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

6.

Laki**puolustusvoimista annetun lain 15 a §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 15 a §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 538/2020,
 seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

15 a §

15 a §

*Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun
 puuttuminen*

*Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun
 puuttuminen*

Puolustusvoimilla on oikeus ottaa ilmailulain (864/2014) 2 §:n 21 kohdassa tarkoitettu miehittämätön ilma-alus teknistä laitetta tai voimakeinoja käyttäen tilapäisesti haltuunsa, estää sen käyttö tai muutoin puuttua sen kulkuun, jos se saapuu oikeudetta puolustusvoimien pysyvässä käytössä tai tämän lain 14 §:ssä tarkoitettussa käytössä olevan alueen yläpuoliseen ilmatilaan tai luvatta sellaiselle ilmailulain 11 §:ssä tarkoitettulle ilmailun rajoitusalueelle, joka sijaitsee edellä tarkoitettun alueen yläpuolella.

Puolustusvoimilla on oikeus 1 momentissa tarkoitettujen alueiden ulkopuolella puolustusvoimien toimialaan kuuluvia tehtäviä suorittaessaan ottaa miehittämätön ilma-alus teknistä laitetta tai voimakeinoja käyttäen tilapäisesti haltuunsa, estää sen käyttö tai muutoin puuttua sen kulkuun, jos sen liikkumisen tai muiden olosuhteiden perusteella on todennäköistä, että se vaarantaa maanpuolustusta tai puolustusvoimien erittäin tärkeää toimintaa tai jos sen kulkuun puuttuminen on tarpeen puolustusvoimien palveluksessa olevien turvallisuuden suojaamiseksi tai 18 a §:ssä tarkoitettun puolustusvoimien turvaamistehtävän suojaamiseksi.

Puolustusvoimilla on oikeus ottaa ilmailulain (864/2014) 2 §:n 21 kohdassa tarkoitettu miehittämätön ilma-alus teknistä laitetta tai voimakeinoja käyttäen tilapäisesti haltuunsa, estää sen käyttö tai muutoin puuttua sen kulkuun, jos se saapuu oikeudetta puolustusvoimien pysyvässä käytössä tai tämän lain 14 §:ssä tarkoitettussa käytössä olevan alueen yläpuoliseen ilmatilaan tai luvatta sellaiselle ilmailulain 11 §:ssä *tai 11 a §:ssä* tarkoitettulle ilmailulta *rajoitetulle tai kielletylle alueelle*, joka sijaitsee edellä tarkoitettun alueen yläpuolella.

Puolustusvoimilla on oikeus 1 momentissa tarkoitettujen alueiden ulkopuolella puolustusvoimien toimialaan kuuluvia tehtäviä suorittaessaan ottaa miehittämätön ilma-alus teknistä laitetta tai voimakeinoja käyttäen tilapäisesti haltuunsa, estää sen käyttö tai muutoin puuttua sen kulkuun, jos sen liikkumisen tai muiden olosuhteiden perusteella on todennäköistä, että se vaarantaa maanpuolustusta tai puolustusvoimien erittäin tärkeää toimintaa tai jos sen kulkuun puuttuminen on tarpeen puolustusvoimien palveluksessa olevien turvallisuuden suojaamiseksi tai 18 a §:ssä tarkoitettun puolustusvoimien turvaamistehtävän suojaamiseksi.

Voimassa oleva laki

Voimakeinojen ja teknisen laitteen käytön on oltava tarpeellisia suhteessa virkatehtävän tärkeyteen ja kiireellisyyteen, tavoiteltavaan päämäärään, viestinnälle aiheutuvaan haittaan sekä muihin tilanteen kokonaisarviointiin vaikuttaviin seikkoihin nähden. Voimakeinoja ja teknistä laitetta on käytettävä vain siinä määrin ja siihen saakka kuin se on välttämättä tarpeen tehtävän suorittamiseksi. Toimivaltuuksia käyttävällä virkamiehellä tulee olla tehtävään nähden riittävä osaaminen ja koulutus. Toimenpiteillä ei saa aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa muulle radioviestinnälle tai yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille.

Ehdotus

Voimakeinojen ja teknisen laitteen käytön on oltava tarpeellisia suhteessa virkatehtävän tärkeyteen ja kiireellisyyteen, tavoiteltavaan päämäärään, viestinnälle aiheutuvaan haittaan sekä muihin tilanteen kokonaisarviointiin vaikuttaviin seikkoihin nähden. Voimakeinoja ja teknistä laitetta on käytettävä vain siinä määrin ja siihen saakka kuin se on välttämättä tarpeen tehtävän suorittamiseksi. Toimivaltuuksia käyttävällä virkamiehellä tulee olla tehtävään nähden riittävä osaaminen ja koulutus. Toimenpiteillä ei saa aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa muulle radioviestinnälle tai yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

. .