

## Hallituksen esitys eduskunnalle EU:n EASA-asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ilmailulakia ja liikennepalvelulakia. Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin Euroopan unionin EASA-asetusta ja sen nojalla annettua miehittämättömiä ilma-aluksia koskevaa komission täytäntöönpanoasetusta sekä delegoitua asetusta. Esityksellä toteutettaisiin pääministeri Antti Rinteen hallituksen hallitusohjelman tavoitetta elinvoimaisen Suomen vahvistamisesta. Laissa säädettäisiin miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan vähimmäisiästä ja miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän vaakuutuksenottamisvelvollisuudesta silloin, kun miehittämättömän ilma-aluksen lentoonlähtömassa on alle 20 kilogrammaa. Laissa ehdotetaan lisäksi säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta perustaa omasta aloitteestaan tai hakemuksesta miehittämättömille ilma-alusjärjestelmille ilmatilavyöhyke, jossa helpotetaan tai rajoitetaan miehittämättömillä ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa taikka kielletään se. Ilmatilavyöhykkeitä koskevan rajoituksen, kiellon tai ehdon rikkominen säädettäisiin ilmailurikkomuksena rangaistavaksi. Lisäksi laissa säädettäisiin, että miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien markkinavalvonnasta vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto.

Lisäksi laissa käytettäisiin kevyelle ilmailulle sallittua kansallista poikkeamismahdollisuutta siten, että poikkeamismahdollisuuden piiriin kuuluvista kevyistä ilma-aluksista säädettäisiin jatkossakin ilmailulaissa ja liikennepalvelulaissa Euroopan unionin lainsäädännön sijaan. Lisäksi ilmailulakiin tehtäisiin eräitä lainsäädäntötekniisiä muutoksia johtuen EASA-asetuksen soveltamisalan laajentumisesta ja terminologisista muutoksista. Valtion ilmailun määritelmää ehdotetaan yhdenmukaistettavaksi uuden EASA-asetuksen julkisia viranomaisia koskevan soveltamisaläsäännöksen sanamuodon kanssa. Maahuolinnan turvallisuudesta ei säädettäisi enää ilmailulaissa. Samoin turvallisuusohjelmaa koskevaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siltä osin, kuin se on päällekkäinen uuden EASA-asetuksen turvallisuusohjelmaa koskevan sääntelyn kanssa. Lisäksi ilmailulakiin ja liikennepalvelulakiin tehtäisiin useita lainsäädäntötekniisiä muutoksia EASA-sääntelyn kanssa päällekkäisten miehittämättömä ilmailua koskevien säännösten kumoamiseksi.

Lain muutoksenhakusäännökseen ehdotetaan tehtäväksi lainsäädäntötekniinen muutos, jolla päivitettäisiin säännöksen sisältämät säädösviittaukset vastaamaan voimaan tullutta lakia oikeudenkäynnistä hallintoasioissa.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan muutoksia poliisilakiin, puolustusvoimista annettuun lakiin sekä rajavartiolaitokseen.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.7.2020.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
PERUSTELUT .....	4
1 ASIAN TAUSTA JA VALMISTELU .....	4
1.1 Tausta 4	
1.2 Valmistelu.....	4
2 VALMISTELU.....	7
2.1 EASA-asetuksen tavoitteet .....	7
2.2 EASA-asetuksen pääasiallinen sisältö ja kansallinen liikkumavara .....	7
2.2.1 EASA-asetuksen pääasiallinen sisältö .....	7
2.2.2 Kansallinen liikkumavara.....	8
3 NYKYTILA JA SEN ARVIOINTI.....	15
3.1 Kevyt ilmailu .....	15
3.2 Valtion ilmailu .....	20
3.3 Miehitämätön ilmailu.....	23
3.4 Ilmatilan käytön kieltäminen ja rajoittaminen .....	31
3.5 Markkinavalvonta .....	36
3.6 Miehitämättömän ilmailun vakuuttaminen.....	38
3.7 Maahuolinta .....	39
3.8 Turvallisuusohjelma.....	40
4 EHDOTUKSET JA NIIDEN VAIKUTUKSET.....	40
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	40
4.2 Pääasialliset vaikutukset .....	42
4.2.1 Yleistä esityksen vaikutuksista .....	42
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset .....	43
4.2.3 Vaikutukset viranomaisen toimintaan.....	45
4.2.4 Ympäristövaikutukset .....	46
4.2.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset .....	46
5 MUUT TOTEUTTAMISVAIHTOEHDOT .....	48
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset .....	48
5.1.1 Lennokkikerhot .....	48
5.1.2 Miehitämättömän ilmailun vakuuttaminen .....	50
5.1.3 Ilmatilan käytön kieltäminen ja rajoittaminen .....	51
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot .....	51
6 LAUSUNTOPALAUTE.....	52
7 SÄÄNNÖSKOHTAISET PERUSTELUT .....	54
7.1 Ilmailulaki.....	54
7.2 Liikenteen palveluista annettu laki .....	66
7.3 Laki puolustusvoimista.....	67
7.4 Rajavartiolaki.....	68
7.5 Poliisilaki .....	68
8 LAKIA ALEMMAN ASTEINEN SÄÄNTELY .....	68
9 VOIMAANTULO .....	69
10 TOIMEENPANO JA SEURANTA.....	69
11 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	69
LAKIEHDOTUKSET .....	72
Laki ilmailulain muuttamisesta.....	72

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	79
Laki puolustusvoimista annetun lain muuttamisesta.....	81
Laki rajavartiolain 38 a §:n muuttamisesta .....	83
Laki poliisilain muuttamisesta .....	84
<b>RINNAKKAISTEKSTIT</b> .....	<b>86</b>
Laki ilmailulain muuttamisesta.....	86
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	111
Laki puolustusvoimista annetun lain muuttamisesta.....	114
Laki rajavartiolain 38 a §:n muuttamisesta .....	118
Laki poliisilain muuttamisesta .....	120

## 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 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.

Hallituksen esityksen valmistelun taustalla on 11.9.2018 voimaan tullut Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139 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, jäljempänä *EASA-asetus*. Uudistettu EASA-asetus sisältää kansallista liikkumavaraa miehittämättömän ilmailun, valtion ilmailun sekä kevyen ilmailun osalta. Esityksellä ehdotetaan säädettäväksi edellä mainitun kansallisen liikkumavaran käyttämisestä.

#### 1.2 Valmistelu

##### EU-säädöksen valmistelu

Euroopan komissio antoi 7.12.2015 ehdotuksen uudeksi EASA-asetukseksi ([https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:da8dfec1-9ce9-11e5-8781-01aa75ed71a1.0014.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:da8dfec1-9ce9-11e5-8781-01aa75ed71a1.0014.02/DOC_1&format=PDF)). Komissio järjesti kirjallisen sidosryhmäkuulemisen EASA-asetuksen tarkistamiseen liittyen 23.5.-15.9.2014 välisenä aikana. Yhteenveto sidosryhmäkuulemisen tuloksista on julkaistu komission internet-sivuilla (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/consultations/doc/2014-aviation-safety-summary.pdf>). Kuulemisen tärkein tulos oli, että ilmailun turvallisuutta pidetään tällä hetkellä hyvin korkeatasoisena EU:ssa. Yleisesti sidosryhmät olivat myös melko tyytyväisiä siihen, miten turvallisuutta hallinnoidaan kussakin jäsenvaltiossa. Ongelmana pidettiin sääntelyn yksityiskoh-taisuutta. Sääntelyn monimutkaisuus ja ymmärtämisen vaikeus nähtiin riskinä sääntelyn tehokkaalle toteuttamiselle. Lisäksi sääntelyn koettiin mukautuvan huonosti uusiin teknologioihin ja liiketoiminnan muotoihin. Lainsäädännöstä katsottiin aiheutuvan liian korkeat kustannukset. Lisäksi ilmailuviranomaisten tulkintoja lainsäädännöstä pidettiin epä johdonmukaisina.

Asetusehdotuksen vaikutuksista on julkaistu englanninkielinen asiakirja ([https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:ec9e79f3-9ce9-11e5-8781-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:ec9e79f3-9ce9-11e5-8781-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF)). Vaikutusten arvioinnista on julkaistu myös suomenkielinen yhteenveto ([https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e33c4902-9ce9-11e5-8781-01aa75ed71a1.0010.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e33c4902-9ce9-11e5-8781-01aa75ed71a1.0010.02/DOC_1&format=PDF)). Vaikutusten arvioinnissa esitettiin neljä Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmään ja kumottuun EASA-asetukseen liittyvää ongelmakohtaa, jotka ovat turvallisuus, liiallinen sääntely, markkinoiden kehitys ja valvonta.

Turvallisuuden osalta todettiin, että nykyisellä järjestelmällä ei ehkä pystytä takaamaan onnettomuuksien määrän vähenemistä liikenteen kasvaessa, vaikka tähänastinen turvallisuustaso onkin ollut riittävä. Nykyisen sääntelyjärjestelmän todettiin olevan hankala ja aiheuttavan liikaa kuluja. Markkinoiden kehityksen osalta todettiin, että ilmailumarkkinat ja -teknologiat ovat viime vuosikymmenen aikana kehittyneet sääntelykehystä nopeammin. Lisäksi jäsenvaltioiden valmiuksissa valvoa lentoturvallisuuslainsäädännön tehokasta täytäntöönpanoa on merkittäviä eroja. Ongelman syitä ovat resurssien puute ja niiden tehoton käyttö sekä aukot ja epäjohtonmukaisuudet sääntelyjärjestelmässä. Esiin tuodut ongelmat vaikuttavat kaikkiin lentoturvallisuusjärjestelmän toimijoihin ja välillisesti myös matkustajiin.

Arviossa nostettiin esiin lentoliikenteen rajat ylittävä luonne ja korostettiin yhteisten sääntöjen merkitystä korkean turvallisuustason saavuttamisessa. Kun lainsäädäntö on yhteistä, ei tarvita koordinoitua jäsenvaltioiden sääntelyjärjestelmien välillä. Samoin pystytään torjumaan hajanaisuudesta johtuvia kustannuksia. EASA:n sääntely- ja täytäntöönpanoelimenä johtamaa yhteistä eurooppalaista turvallisuusjärjestelmää voidaan tehokkaimmin edistää vain EU:n tasolla.

Sisämarkkinoilla vaikutukset ovat tasapuolisten kilpailuedellytysten myötä myönteisiä, kun valvonta on yhtenäisempää. Yrityksille aiheutuvat kustannukset vähenevät ja lisäksi oikeasuhteisempi ja suorituskykyyn perustuva sääntely edistää innovointia. Innovoinnin edistämisen yhteiskunnallisena vaikutuksena markkinoille uskotaan syntyvän uusia työpaikkoja. Arviossa todettiin, että asetuksen uskotaan parantavan ilmailun turvallisuutta. Ympäristövaikutusten on arvioitu olevan vähäisiä, mutta myönteisiä.

Komission ehdotuksesta on julkaistu myös erillinen tiivistelmä miehittämättömien ilma-alusten turvallisen käytön kehittämisestä EU:ssa ([https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e33c4902-9ce9-11e5-8781-01aa75ed71a1.0010.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e33c4902-9ce9-11e5-8781-01aa75ed71a1.0010.02/DOC_2&format=PDF)). Arvio kuvaa EU:n tilannetta kokonaisuutena. Arvion mukaan nykyinen miehittämättömä ilmailua koskeva sääntelykehys haittaa miehittämättömien ilma-alusten markkinoiden kehittymistä. Arvioinnin mukaan ilmailusäännöissä ei oteta asianmukaisesti huomioon miehittämättömien ilma-alusten erityispiirteitä. Jäljempänä jaksossa 3.3. kuvataan tarkemmin miehittämättömiä ilma-aluksia koskeva nykytila ja sen arvio Suomessa.

Lisäksi tuotiin esiin EU-tasoisien sääntelyn merkitys korkean turvallisuustason takaamisessa. Lainsäädännön olisi katettava kaikenlaiset miehittämättömät ilma-alukset, jotta voitaisiin toimia johdonmukaisesti ja estää miehittämättömien ilma-alusten käytöstä aiheutuvat kielteiset turvallisuusvaikutukset nykyiselle ilmailutoiminnalle. Vastavuoroista hyväksyntää on vaikea toteuttaa sisämarkkinoilla, jos on olemassa yksityiskohtaisia kansallisia standardeja ja sääntöjä. Miehittämättömien ilma-alusten valmistukselle ja käytölle EU:n sisämarkkinoilla voitaisiinkin luoda johdonmukainen sääntelykehys ainoastaan EU-tason perussäännöillä, jotka koskevat kaikenlaisia miehittämättömiä ilma-aluksia painosta riippumatta.

Komission ehdotuksen käsittely aloitettiin neuvoston ilmailutyöryhmässä vuoden 2016 marraskuussa, ja Euroopan unionin neuvosto hyväksyi EASA-asetuksen 26.6.2018.

#### *Kansallinen valmistelu*

Komission ehdotus ja sitä koskeva U-kirjelmäluonnos käsiteltiin kansallisesti EU-asioiden komitean alaisen liikennejaoston (EU22) kirjallisessa menettelyssä 27.1.-2.2.2016. Lisäksi kommentteja ehdotuksesta pyydettiin ilmatilan hallinnan neuvottelukunnalta sekä maahuolinta-alan ja miehittämättömän ilmailun keskeisiltä toimijoilta. Ehdotuksesta annettiin valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle (U 6/2016 vp) helmikuussa 2016 ([https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U\\_6+2016.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U_6+2016.aspx)). Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto

(LiVL 1/2016 vp) suurelle valiokunnalle valmistui 10.3.2016 ([https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Lausunto/Documents/LiVL\\_1+2016.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Lausunto/Documents/LiVL_1+2016.pdf)). Valiokunnan lausunnon mukainen eduskunnan kanta hyväksyttiin suuressa valiokunnassa 3.6.2016. Lisäksi ehdotusta käsiteltiin kansallisesti EU-liikennejaoston kokouksessa 30.5.2016, EU-ministerivaliokunnan kirjallisessa menettelyssä 1.-3.6.2016, EU-liikennejaoston kokouksessa 21.11.2016 sekä EU-ministerivaliokunnan kirjallisessa menettelyssä 23.-25.11.2016.

### *Suomen kanta*

Suomi kannatti ehdotuksen tavoitteita ilmailun korkean turvallisuustason ylläpitämisestä. Samoin Suomi kannatti tavoitteita ilmailutoimialan kilpailukyvyyn, Euroopan unionin talouskasvun ja sisämarkkinoiden edistämisestä. Suomi piti siirtymistä kohti riski- ja suorituskykyperusteista turvallisuussäätelyä ja valvontaa yleisesti kannatettavana kehityksenä. Lisäksi Suomi tuki tavoitetta sääntelyn sopeuttamisesta ilmailumarkkinoiden ja -teknologian kehitykseen. Suomi yhtyi komission näkemykseen miehittämättömien ilma-alusten tarjoamista kasvumahdollisuuksista ja työllisyysvaikutuksista. Suomi katsoi, että liian yksityiskohtainen sääntely voi hidastaa Suomen ja EU:n kilpailukykyä miehittämättömän ilmailun kasvavilla markkinoilla.

Suomi kannatti maahuolintapalvelujen sisällyttämistä asetuksen soveltamisalaan. Suomi katsoi, että uusien tehtävien osoittaminen EASA:lle tulisi lähtökohtaisesti järjestää olemassa olevilla resursseilla ja maksuilla. Ilmailuun liittyvien riskien tehokkaamman tunnistamisen ja lieventämisen kannalta Suomi piti myönteisenä EU:n ja jäsenvaltioiden välisen yhteistyön edistämistä. Ehdotetun hätävalvontamekanismin osalta jatkovalmistelussa tulisi Suomen kannan mukaan varmistaa, että kriteerit mekanismin käyttöön ottamiselle ovat riittävän selkeät ja asianmukaisesti rajatut. Lisäksi Suomi piti tärkeänä, että tietoturvaluuteen liittyviä ehdotuksia arvioidaan kansallisen tietoturvastrategian mukaisesti.

Suomi katsoi lisäksi, että toimivallan siirtoa koskevien säännösten tulisi olla selkeitä ja komissiolle siirrettävä toimivalta asianmukaisesti rajattu. Näin halutaan varmistaa, että jäsenvaltioille ja Euroopan parlamentille kuuluvaa lainsäädäntövaltaa ei tosiasiallisesti siirry komissiolle. Komissiolle siirrettävä toimivalta ei saisi estää uusien innovaatioiden käyttöön ottamista.

### **Hallituksen esityksen valmistelu**

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 20.9.2018 säädöshankkeen EASA-asetuksen edellyttämien kansallisten lainsäädäntömuutosten toteuttamiseksi (LVM076:00/2018). Hankkeen kuulemissuunnitelmassa huomioitiin miehittämättömään ilmailuun liittyvä laaja sidosryhmäpohja ja sen sisällä olevat mahdolliset näkemyserot. Kuulemissuunnitelmassa päädyttiin toteuttamaan yksittäisen kirjallisen kuulemisen lisäksi useita sidosryhmiä osallistavia kuulemismuotoja. Hankkeen valmisteluvaiheessa järjestettiin arviomuistion lausuntokierros, useita asiantuntijakuulemisia, työpaja sekä hallituksen esitysluonnoksen kirjallinen lausuntokierros.

EU:n siviili-ilmailun turvallisuutta ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASA:a koskevan asetuksen voimaantuloon liittyvistä ja eräistä muista kansallisista ilmailulainsäädännön muutostarpeista laadittiin arviomuistio (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM076:00/2018>), joka lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta. Arviomuistio oli lausuntokierroksella viiden viikon ajan huhti-toukokuussa 2019. Lausuntopalautteesta laadittiin yhteenveto, joka julkaistiin valtioneuvoston Hankeikkunassa (<https://hankeikkuna.vnv.fi/app#/lainsaadanto/31415/asiakirjat>).

Valtion ilmailua koskevia asiantuntijatapaamisia järjestettiin 13.5.2019, 17.6.2019 sekä 26.6.2019. Miehitettävien ilma-alusten vakuuttamisvelvollisuutta koskeva asiantuntijakuuleminen järjestettiin Finanssiala ry:n kanssa 13.5.2019. Miehitettävien ilmailun lennättämisen ikäraoista, vakuuttamisvelvollisuudesta ja lentokerhoissa lennättämisestä järjestettiin työpaja 12.6.2019. Kevyen ilmailun asiantuntijakuuleminen järjestettiin 19.6.2019. Yhteenvedot tapaamisista ja työpajasta on julkaistu hankeikkunassa (<https://hankeikkuna.vnv.fi/app#/lainsaadanto/31415/asiakirjat>).

Hankkeen aikana on oltu kirjallisesti yhteydessä kaikkien EU:n jäsenvaltioiden kanssa ja selvitetty kyseisten maiden tulevia lainsäädäntöratkaisuja valtion ilmailun ja kevyen ilmailunpoikkeamismahdollisuuksien sekä miehitettävien ilma-alusjärjestelmien kauko-ohjaajan vähimmäisikävaatimusten, miehitettävien ilma-alusjärjestelmien vakuuttamisvelvollisuuden ja UAS-ilmatilavyöhykkeiden suhteen. Jaksossa 5.2 on kuvattu tarkemmin muiden jäsenvaltioiden toteuttamia tai suunnittelema lainsäädäntöratkaisuja.

## **2 Valmistelu**

### **2.1 EASA-asetuksen tavoitteet**

Esityksen tarkoituksena on täsmentää siviili-ilmailun turvallisuutta koskevaa EU-lainsäädäntöä, siltä osin kuin jäsenvaltioille on jätetty kansallista liikkumavaraa. Ehdotuksen keskeisimpänä tavoitteena on ylläpitää EU:ssa saavutettu ilmailun korkea turvallisuustaso uudistamalla EU:n lentoturvallisuutta koskeva lainsäädäntökehys vastaamaan paremmin haasteisiin, joita ilmailutoimiala tulee kohtaamaan tulevien 10-15 vuoden aikana. Uuden EASA-asetuksen tavoitteena on ilmailun korkean turvallisuustason ylläpitäminen ja ilmailutoimialan kilpailukykyyn parantaminen siirtymällä kohti riski- ja suorituskykyperusteista turvallisuussäätelyä ja valvontaa. Sen tarkoituksena on parantaa ennakoivasti Euroopan ilmailun kykyä tunnistaa ja hallita lentoliikenteen riskejä sekä toisaalta päästä eroon tarpeettomista vaatimuksista ja vähentää liian yksityiskohtaista ja ylimääräisiä kustannuksia aiheuttavaa säätelyä.

Asetuksen tavoitteena on ollut myös sopeuttaa turvallisuussäätely ilmailumarkkinoiden ja teknologian kehitykseen. Tarkoituksena on ollut ottaa käyttöön tekniikkaneutraalit säännökset niiltä osin kuin se on mahdollista, jotta säätely sopeutuisi paremmin teknologisiin muutoksiin. Tekninen kehitys on ollut nopeaa etenkin miehitettävien ilmailun osalta. Ehdotuksen keskeinen tavoite onkin ollut luoda miehitettävälle ilmailulle EU:n tasoinen lainsäädäntökehys, jotta miehitettävien ilmailun kaupallinen potentiaali voitaisiin hyödyntää tehokkaammin sisämarkkinoilla. Lisäksi asetuksella tavoitellaan muiltakin osin entistä yhtenäisempää EU-tason turvallisuussäätelyä.

### **2.2 EASA-asetuksen pääasiallinen sisältö ja kansallinen liikkumavara**

#### **2.2.1 EASA-asetuksen pääasiallinen sisältö**

EASA-asetus on siviili-ilmailun turvallisuuden perusasetus, joka luo puitteet eurooppalaiselle lentoturvallisuussäätelylle. Se sisältää säännökset siviili-ilmailun yleisistä turvallisuusvaatimuksista ja eräistä muista turvallisuuteen keskeisesti liittyvistä vaatimuksista, yhteisen sertifiointin, valvonnan ja vaatimuksenmukaisuuden varmistamisen järjestelmästä sekä EU:n ilmailun lupa- ja valvontaviranomaisen EASA:n tehtävistä ja toiminnasta. Asetuksen kolmannessa luvussa säädetään siviili-ilmailun turvallisuutta koskevista aineellisista vaatimuksista, jotka koskevat lentokelpoisuutta ja ympäristöä, lentomiehistöä, lentotoimintaa, ilmaliikenteen hallin-

taa ja lennonvarmistuspalveluita, lennonjohtajia, miehittämättömiä ilma-aluksia sekä kolmannen maan operaattoreita. Asetuksen liitteissä säädetään asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävistä ilma-aluksista ja keskeisistä aineellisista vaatimuksista tarkentavista vaatimuksista.

EASA-asetuksen uudistamisen myötä sen soveltamisala laajeni. Asetuksen soveltamisalaan liitettiin tietyt siviili-ilmailun alueet, joita EU-sääntely ei aiemmin ainakaan täysin kattanut. Uusia sääntelyn kohteita asetuksessa ovat miehittämättömät ilma-alukset, lentoasematoimintojen eli maahuollon turvallisuus sekä tietoturvariskit. Erityisesti miehittämättömiä ilma-aluksia koskeva uusi sääntely on kattavaa ja näin ollen miehittämättömän ilmailun turvallisuutta koskeva sääntely tulee lisääntymään huomattavasti verrattuna nykytilaan. Lisäksi EASA-asetuksessa säädetään nykyään myös Euroopan turvallisuusohjelmasta ja kansallisten turvallisuusohjelmien laatimisesta.

### **2.2.2 Kansallinen liikkumavara**

Kansallista sääntelyä tai liikkumavaraa siviili-ilmailun sääntelyssä on yleisesti ottaen hyvin vähän, koska sääntely perustuu pääosin kansainvälisiin sopimuksiin ja suoraan sovellettavaan EU-sääntelyyn. Esityksen mukaisella ehdotetulla kansallisella lainsäädännöllä on tarkoitus tämentää ja täydentää EASA-asetusta. Koska EASA-asetus on kansallisesti suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä, kansallisella lailla voidaan ainoastaan tämentää asetuksen kansallista soveltamista sen ollessa tarpeellista tai välttämätöntä EASA-asetuksen täydentämiseksi. Kansallisella lainsäädännöllä voidaan tämentää asetusta ainoastaan EASA-asetuksessa annetun kansallisen liikkumavaran puitteissa. Mainittu liikkumavara koskee ensinnäkin kevyttä ilmailua ja valtion ilmailua. Liikkumavaraa on myös miehittämättömän ilmailun kauko-ohjaajien vähimmäisikää koskien sekä toimivaltaisen markkinavalvontaviranomaisen nimeämisessä.

Miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanosääntelyyn sisältyy myös sääntelyä, joka muistuttaa muotoilultaan direktiiviä ja jättää näin ollen harkintavaltaa sen täytäntöönpanon suhteen. Tällaista direktiiviä muistuttavaa sääntelyä on annettu miehittämättömän ilmailun kielto- ja mahdollistamisalueita eli UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskien. EASA-asetuksen miehittämättömän ilmailua koskevalla soveltamisalan muutoksella on heijastusvaikutuksia myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 785/2004 (*ilmailun vakuutusasetus*) kattavuuteen miehittämättömien ilma-alusten osalta. Tästä johtuen kansallisesti tulee arvioitavaksi myös miehittämättömän ilmailun vakuutustarpeet alle 20 kilogrammaa painavien miehittämättömien ilma-alusten osalta.

EASA-asetuksella annetaan komissiolle toimivalta säätää yksityiskohtaisemmista vaatimuksista useilla eri täytäntöönpano- ja delegoidulla asetuksilla. Useita voimassa olevia komission asetuksia tulee päivittää EASA-asetuksen voimaantullessa ja tämä päivitystyö on parhaillaan käynnissä. Kaikkia täytäntöönpano- ja delegoituja asetuksia ei ole vielä annettu, vaan päivitystyötä tehdään vähitellen. Valtuussäännökset täytäntöönpanoasetusten antamiseksi koskevat ensinnäkin lentäjien ja matkustamomiehistön lentolupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia sekä lentäjien ja matkustamomiehistön koulutusta, kokeita, tarkastuksia ja lääketieteellisen kelpoisuuden arviointia. Lisäksi valtuutussäännökset koskevat lentotoimintaa, lentopaikkoja ja lentopaikan turvallisuuslaitteita ja lentopaikan ympäristön suojaamista. Komissiolle on EASA-asetuksen mukaan valtuus antaa alemman asteisia säännöksiä myös ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluiden tarjoajista, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistusjärjestelmien ja ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistusrakenteiden suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon osallistuvista organisaatioista sekä ilmatilan käytöstä ja ilmatilan rakenteiden suunnittelusta sekä lennonjohtajien koulutuksesta, kokeista, tarkastuksista ja lääketieteellisen kelpoisuuden arvioinnista. EASA-asetuksessa komissiolle on siirretty toimivalta antaa delegoituja säännöksiä asetuksen 2 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen muiden ilma-alusten kuin

miehittämättömien ilma- alusten sekä niiden moottoreiden, potkureiden, osien ja irrallisten varusteiden osalta. Komissio on antanut yhden delegoidun asetuksen ja yhden täytäntöönpanoasetuksen, jotka koskevat miehittämätöntä ilmailua.

### **Kevyt ilmailu**

Kevyttä ilmailua koskevasta liikkumavarasta säädetään EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa. Kansallinen liikkumavara mahdollistaa niin sanotun poikkeamismahdollisuuden käyttämisen sen suhteen, halutaanko kansallisesti säätää nykyistä painavammista kevyistä ilma-aluksista. Mahdollisuuden käyttöönotto tarkoittaisi, että liikkumavaran piiriin kuuluvia ilma-aluksia voitaisiin jatkossakin säädellä EASA-sääntelyn sijaan kansallisessa ilmailulainsäädännössä. Kansallinen liikkumavara on haluttu mahdollistaa, jotta jäsenvaltiot voivat oman harkintansa mukaan päättää, onko ilmailuteollisuuden ja lentotoiminnan harjoittajien edun mukaista jättää kevyen ilmailun ilma-alukset asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle.

Mainitun 2 artiklan 8 kohdan mukaan jäsenvaltioilla on oikeus jättää soveltamisalan ulkopuolelle ensinnäkin sellaiset muut lentokoneet kuin miehittämättömät lentokoneet, joissa on enintään kaksi paikkaa, joiden mitattavissa oleva sakkausnopeus tai pienin vakaa lentonopeus laskuassu on enintään 45 solmua kalibroitua ilmanopeutta ja joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on enintään 600 kilogrammaa sellaisten lentokoneiden osalta, joita ei ole tarkoitettu käytettäväksi vedessä. Sakkaus nopeudella tarkoitetaan sitä pienintä nopeutta, jolla ilma-alus pysyy lentämään. Sakkausnopeus muuttuu lentomassan ja kallistuskulman mukaan. Lisäksi soveltamisalan ulkopuolelle voidaan jättää lentoonlähtömassaltaan enintään 650 kilogramman painoiset vesilentokoneet. Soveltamisalan ulkopuolelle on mahdollista jättää myös muut helikopterit kuin miehittämättömät helikopterit, joissa on enintään kaksi paikkaa ja joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on enintään 600 kilogrammaa sellaisten helikopterien osalta, jota ei ole tarkoitettu käytettäväksi vedessä. Myös sellaiset helikopterit, jotka ovat lentoonlähtömassaltaan enintään 650 kilogrammaa, ja jotka on tarkoitettu käytettäväksi vedessä, voidaan jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Kolmas ilma-aluskategoria, jota kansallisen liikkumavaran käyttö koskee, on muut purjelentokoneet kuin miehittämättömät purjelentokoneet ja muut moottoripurjelentokoneet kuin miehittämättömät moottoripurjelentokoneet. Poikkeuksen piiriin kuuluvissa aluksissa saa olla enintään kaksi paikkaa ja niiden suurin sallittu lentoonlähtömassa saa olla enintään 600 kilogrammaa.

### **Valtion ilmailu**

EASA-asetusta ei lähtökohtaisesti sovelleta valtion ilmailuun eikä sotilasilmailuun. Valtion ilmailun ja sotilasilmailun osalta EASA-asetuksen johdanto-osan 10 kohtaan sisältyy kuitenkin kirjaus niin sanotusta valtion ilmailua koskevasta poikkeamismahdollisuudesta. Sen mukaan jäsenvaltiot voivat turvallisuuden, yhteentoimivuuden tai tehokkuuden saavuttamiseksi soveltaa kansallisen lainsäädäntönsä sijaan asetuksen säännöksiä sellaisiin ilma-aluksiin, joita käytetään sotilas-, tulli- tai poliisitoiminnassa, etsintä- ja pelastuspalvelussa, palontorjunnassa, rajavalvonnassa ja rannikkovartioiden taikka niihin verrattavissa olevassa toiminnassa ja palveluissa. EASA-asetus jättää näin ollen kansallisesti arvioitavaksi, onko EASA-asetuksen säännöksiä tarpeen soveltaa EASA-asetuksen tarkoittamien valtion viranomaisten ilmailuun.

Vaikka valtion ilmailua tai valtion ilma-alusta ei ole varsinaisesti määritelty EASA-asetuksessa, määrittää asetuksen johdanto-osan 10 kohta valtion ilmailun toimijoiden joukkoa. EASA-asetukseen sisältyvä kirjaus valtion toimijoista on muuttunut EASA-asetuksen uudistuksen johdosta. Tämä edellyttää ilmailulain määritelmän päivittämistä vastaavasti.

### **Miehittämätön ilmailu**

## EASA-asetuksen säännökset ja komission asetukset

EASA-asetus sisältää nyt uutena sääntelynä perussäännökset miehittämättömästä ilmailusta. EASA-asetuksen johdanto-osassa todetaan, että miehittämättömien ilma-alusten tulee niiden painosta riippumatta kuulua asetuksen soveltamisalaan, koska ilmatilassa käytetään miehittyjen ilma-alusten joukossa myös miehittämättömiä ilma-aluksia. 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. Miehittämättömästä ilmailua koskeva sääntely sisältyy kuitenkin pääasiassa komission antamiin alemmanasteisiin asetuksiin.

Komission delegoidulla asetuksella (EU) 2019/945 miehittämättömistä ilma-alusjärjestelmistä ja kolmansien maiden miehittämättömien ilma- alusjärjestelmien käyttäjistä (jäljempänä *delegoitu asetus*) säädetään tarkemmin miehittämättömän ilma-aluksen markkinoille saattamisesta, markkinavalvonnasta sekä kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajista. Asetus on annettu 12.3.2019 ja se on tullut voimaan 1.7.2019. Komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/947 säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä (jäljempänä *täytäntöönpanoasetus*) säädetään puolestaan tarkemmin miehittämättömien ilma-alusten käyttämisestä koskevista vaatimuksista, ilma-alusten ja käyttäjien rekisteröinnistä ja kauko-ohjaajien vähimmäisikä- ja koulutusvaatimuksista. Asetus on annettu 24.5.2019, mutta sen soveltaminen alkaa vasta 1.7.2020. Lisäksi asetus sisältää siirtymäsäännökset miehittämättömän ilmailun delegoidun asetuksen eräistä säännöksistä poikkeamiseksi. Miehittämättömiä ilma-alusjärjestelmiä koskeva kansallinen liikkumavara sisältyy miehittämättömästä ilmailua koskevaan täytäntöönpanoasetukseen.

### *Miehittämättömän ilmailun kategoriat*

Miehittämättömien ilma-alusten sääntely on täytäntöönpanoasetuksessa jaoteltu sen toiminnasta aiheutuvan riskin perusteella kolmeen eri toimintakategoriaan, jotka ovat avoin, erityinen ja sertifioitu kategoria. Täytäntöönpanoasetuksen mukaan avoin kategoria kattaisi vähäriskisen toiminnan. Asetuksen 4 artiklan mukaan toiminta kuuluu avoimeen kategoriaan vain, jos miehittämätön ilma-alusjärjestelmä kuuluu johonkin delegoidussa asetuksessa vahvistetuista luokista tai se on yksityisesti rakennettu. Toiminta kuuluu avoimeen kategoriaan myös siinä tapauksessa, että se täyttää 20 artiklassa määritellyt ehdot, miehittämättömän ilma-aluksen suurin sallittu lentoonlähdomassa on alle 25 kilogrammaa ja kauko-ohjaaja varmistaa, että miehittämätön ilma-alus pidetään turvallisen välimatkan päässä ihmisistä, eikä sitä lennätetä ihmisjoukkojen yläpuolella. Kauko-ohjaajalla viitataan EU-sääntelyssä ilma-alusta käytännössä ohjaavaan henkilöön. Täytäntöönpanoasetuksessa määritellään erikseen myös miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjä, joka voi olla luonnollisen henkilön lisäksi myös oikeushenkilö.

Lisäksi kauko-ohjaajan tulee avoimessa kategoriassa harjoittaa toimintaa kaiken aikaa suorassa näköyhteydessä, paitsi silloin, jos ilma-alusjärjestelmä on seuraa minua -tilassa tai jos käytetään asetuksen liitteessä olevassa A osassa määritettyä tähyistäjää. Tähyistäjä ylläpitää jatkuvaa tietoisuutta kauko-ohjatun ilma-aluksen sijainnista, tarkkailee kauko-ohjattua ilma-alusta ympäröivää ilmatilaa ilman apuvälineitä ja avustaa kauko-ohjaajaa varmistamaan lennon turvallisuuden. Avoimessa kategoriassa miehittämätön ilma-alus tulee lisäksi pitää lennon aikana 120 metrin säteellä maanpinnan lähimmästä kohdasta, paitsi liitteessä olevassa A osassa määritetyn esteen yli lennettäessä. Avoimen kategorian ilma-aluksessa ei saa myöskään kuljettaa vaarallisia aineita lennon aikana, eikä siitä saa pudota materiaaleja.

Erityinen kategoria kattaisi asetuksen mukaan puolestaan sellaisen toiminnan, josta aiheutuu suurempi riski. Siihen luokiteltavien alusten olisi suoritettava perusteellinen riskinarviointi sen osoittamiseksi, mitkä vaatimukset ovat tarpeen toiminnan turvallisuuden ylläpitämiseksi. Täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklan b alakohdan mukaan kategoriassa harjoitettavaan toimintaan vaaditaan 12 artiklan mukainen toimivaltaisen viranomaisen antama toimintalupa tai 16 artiklan mukaisesti saatu lupa. Asetuksen 5 artiklan 5 kohdassa määritellyissä olosuhteissa riittäisi miehittämättömän ilma-aluksen käyttäjän tekemä ilmoitus. Jos miehittämätöntä ilma-alusta on tarkoitus lennättää esimerkiksi ilman näköyhteyttä, on kyse lähtökohtaisesti aina kategoriaan erityinen kuuluvasta toiminnasta.

Sertifioituun kategoriaan kuuluvassa toiminnassa on kyse sellaisesta miehittämättömän ilma-aluksen käyttämisestä, jossa lennetään ihmisjoukkojen yllä tai kuljetetaan ihmisiä tai vaarallisia aineita, joista voi onnettomuuden sattuessa aiheutua kolmansille osapuolille suuri riski. Asetuksen 3 artiklan c alakohdan mukaan sertifioitun kategorian toimintaan vaaditaan delegoidun asetuksen mukainen sertifiointi sekä käyttäjän hyväksyntätodistus ja tarvittaessa kauko-ohjaajan kelpoisuustodistus.

#### *Kauko-ohjaajan vähimmäisikä*

Komission täytäntöönpanoasetuksen 9 artikla sisältää säännökset miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan vähimmäisiästä. Kauko-ohjaajan vähimmäisikäsäätelyssä on kansallista liikkumavaraa. Mainitun 9 artiklan mukaan miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää käyttävän kauko-ohjaajan vähimmäisikä sekä avoimessa että erityisessä kategoriassa on 16 vuotta. Komission täytäntöönpanoasetus antaa kuitenkin jäsenvaltiolle mahdollisuuden alentaa vähimmäisikää riskiperusteista lähestymistapaa noudattaen. Vähimmäisikää alennettaessa jäsenvaltion on lisäksi otettava huomioon jäsenvaltioon liittyvät erityisriskit. Artiklan mukaan kauko-ohjaajan vähimmäisikää on mahdollista alentaa avoimessa kategoriassa korkeintaan neljällä ja erityisessä kategoriassa korkeintaan kahdella vuodella. Tämä tarkoittaisi sitä, että avoimessa kategoriassa voitaisiin alimmillaan säätää kauko-ohjaajan 12 vuoden vähimmäisiästä. Erityisessä kategoriassa alhaisin mahdollinen kauko-ohjaajan vähimmäisikä voisi puolestaan olla 14 vuotta.

Samassa artiklassa säädetään lisäksi vähimmäisikävaatimukseen suoraan sovellettava poikkeus, joka koskee lennättämistä kauko-ohjaajan kelpoisuusvaatimukset täyttävän henkilön seurassa. Artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaan kauko-ohjaajalta ei edellytetä vähimmäisikää, kun toiminta tapahtuu vähimmäisikävaatimuksen ja pätevyysvaatimuksen täyttävän kauko-ohjaajan suorassa valvonnassa. Tämä siis mahdollistaa sen, että myös vähimmäisikää nuorempi henkilö voi toimia miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajana. Tämä kuitenkin edellyttää kauko-ohjaajaa koskevat vaatimukset täyttävän henkilön suoraa valvontaa.

Kansallisen liikkumavaran puitteissa voidaan kansallisesti päättää, halutaanko vähimmäisikää laskea asetuksen mahdollistamalla tavalla ottaen huomioon valvojaa koskevan poikkeussäätelyn.

#### *Lennokkikerhot*

Täytäntöönpanoasetuksessa on kansallista liikkumavaraa myös lennokkikerhotoimintaan liittyen. Täytäntöönpanoasetuksen johdanto-osassa todetaan, että lennokkitoiminnan turvallisuustaso lentokerhoissa ja yhdistyksissä on ollut hyvä, joten niiden olisi sallittava jatkaa toimintaansa entiseen tapaan. EASA-asetuksen johdanto-osassa todetaan, että lennokkeja pidetään miehittämättöminä ilma-aluksina, vaikka niitä käytetään pääasiassa vapaa-ajan toimintaan.

Täytäntöönpanoasetuksen 9 artiklan 5 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat määrittellä erityisessä luvassa eri vähimmäisiä lennokkikerhoissa ja -yhdistyksissä toimiville kauko-ohjaajille. Asetuksen 16 artiklan mukaisella luvalla voidaan poiketa asetuksen vähimmäisikävaatimuksista lennokkikerhoissa- ja yhdistyksissä. Sääntely jättää avoimeksi tarkemmat määrittelyt siitä, millaista kerhotoimintaa asetuksella tarkoitetaan, sillä sääntelyssä ei tarkemmin määritellä, missä oikeudellisessa muodossa lennokkikerho voi toimia. Kansallisesti voidaan siis arvioida, onko Suomessa tarvetta ottaa käyttöön vähimmäisikää koskeva poikkeus kerhotoiminnan osalta.

Erityisesti arvioitavaksi tulee, miten kerhoja koskeva poikkeus suhtautuu perusoikeuksiin, kuten yhdistymisvapauteen, ja miten asetuksessa tarkoitettu kerhotoiminta tulisi kansallisesti määrittellä. Asetuksen 16 artiklan 2 kohdan mukaan poikkeusluvan on perustuttava johonkin artiklan 2 kohdassa säädetyistä edellytyksistä. Artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan perusteena voivat olla kansalliset säännöt. Mainitun 2 kohdan b alakohdan mukaan lupa voi perustua myös lennokkikerhon tai -yhdistyksen vakiintuneisiin menetelmiin, organisaatorakenteeseen ja hallintojärjestelmään, joilla varmistetaan, että lennokkikerhossa tai -yhdistyksessä toimivat kauko-ohjaajat tuntevat toimivaltaisen viranomaisen antamassa luvassa määritellyt ehdot ja rajoitukset. Lupa voi perustua myös siihen, että lennokkikerhoissa tai -yhdistyksissä toimivia kauko-ohjaajia autetaan saavuttamaan miehittämättömän ilma- alusjärjestelmän turvallisen käytön edellyttämä vähimmäispätevyys luvassa määritettyjen ehtojen ja rajoitusten mukaisesti. Luvan saamisen perusteena voi olla myös se, että lennokkikerho tai -yhdistys toteuttaa asianmukaiset toimet, jos sille ilmoitetaan, ettei lennokkikerhoissa tai -yhdistyksissä toimiva kauko-ohjaaja noudata luvassa määriteltyjä ehtoja ja rajoituksia, ja ilmoittaa asiasta tarvittaessa toimivaltaiselle viranomaiselle. Viimeisenä vaihtoehtoisena edellytyksenä luvan saamiselle on se, että lennokkikerho tai -yhdistys toimittaa toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä valvontaa ja seuranta varten tarvittavat asiakirjat. Lennokkikerhoja koskevan poikkeamismahdollisuuden osalta tulee arvioida, muodostavatko edellä mainitut edellytykset riittävät perusteet, joiden nojalla lennokkikerhoille voidaan säätää muita miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien kauko-ohjaajia alemmasta vähimmäisikävaatimuksesta.

#### *Miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien markkinavalvonta*

EASA-asetuksen 55 artiklassa säädetään miehittämättömiä ilma-aluksia koskevista keskeisistä vaatimuksista. Artiklan mukaan EASA-asetuksen 2 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen miehittämättömien ilma-alusten, ja niiden moottoreiden, potkureiden, osien, irrallisten varusteiden ja etäohjauslaitteiden suunnittelun, valmistuksen, huollon ja käytön sekä tähän toimintaan osallistuvan henkilöstön, ilma-alusten kauko-ohjaajien ja organisaatioiden on oltava asetuksen liitteessä vahvistettujen keskeisten vaatimusten mukaisia. Komission delegoidussa asetuksessa säädetään tarkemmin miehittämättömän ilma-aluksen markkinoille saattamisesta, markkinavalvonnasta sekä kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajista.

Komission delegoidun asetuksen johdanto-osassa todetaan, että miehittämättömien ilma-alusten, joiden toiminta aiheuttaa pienimmät riskit, ei pitäisi kuulua ilmailualan perinteisten vaatimustenmukaisuusmenettelyjen piiriin. Näille ilma-aluksille asetettavista vaatimuksista säädetään erikseen. Vaatimusten tulisi koskea erityisesti ilma-alusten käytöstä aiheutuvien lennon turvallisuutta, yksityisyyttä, henkilötietojen suojaa, turvatoimia ja ympäristöön kohdistuvia riskejä.

Komission delegoidun asetuksen 35 artiklassa säädetään unionin markkinavalvonnasta ja unionin markkinoille tulevien tuotteiden tarkastuksesta. Artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on järjestettävä ja toteutettava markkinoille saatettujen tuotteiden valvonta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008 tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o

339/93 kumoamisesta, (jäljempänä *markkinavalvonta-asetus*), 15 artiklan 3 kohdan ja 16–26 artiklan mukaisesti. Artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on järjestettävä ja toteutettava markkinoille saatetuille tuotteille tehtävät tarkastukset saman asetuksen 15 artiklan 5 kohdan ja 27, 28 ja 29 artiklan mukaisesti. Markkinavalvonta-asetuksessa säädetään yleiset puitteet sille, mitä menettelyitä tulee noudattaa, kun tavaraa tuodaan saataville EU-alueella. Delegoitu asetus sisältää myös säännökset CE-merkinnöistä.

Delegoidun asetuksen 35 artiklan 3 kohdassa säädetään viranomaisten kansallisesta yhteistyöstä. Mainitun artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden markkinavalvonta- ja rajavalvontaviranomaiset tekevät yhteistyötä turvallisuutta koskevissa asioissa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 17 artiklan mukaisesti nimettyjen toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Lisäksi näiden välille on luotava asianmukaiset yhteydenpito- ja koordinaationmekanismit, joissa hyödynnetään parhaalla mahdollisella tavalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 376/2014 määriteltyyn poikkeamailmoitusjärjestelmään ja asetuksen (EY) N:o 765/2008 22 ja 23 artiklassa määriteltyihin tietojärjestelmiin sisältyviä tietoja.

Mainitussa 35 artiklassa jätetään unionin markkinavalvonnan sekä unionin markkinoille tulevien tuotteiden tarkastusten ja viranomaisyhteistyön osalta jäsenvaltioiden päätettäväksi se taho, joka toimii kansallisesti toimivaltaisena viranomaisena.

Komission delegoidun asetuksen markkinavalvontaa koskeva säännös on tullut voimaan 1.7.2019. Delegoidun asetuksen johdanto-osan 45 kohdassa kuitenkin todetaan, että asetuksessa olisi säädettävä asianmukaisista unionin markkinavalvontaa ja unionin markkinoille tuleville tuotteille tehtäviä tarkastuksia koskevista siirtymätoimenpiteistä. Delegoitu asetus ei sisällä yleistä markkinavalvontasäännösten voimaantuloa koskevia siirtymäsäännöksiä, mutta komission täytäntöönpanoasetuksen 22 artikla sisältää avoimen kategorian laitevaatimuksia koskevan siirtymäsäännöksen. Markkinavalvonta tulee kohdistumaan lähtökohtaisesti mainitussa 22 artiklassa tarkoitettuihin avoimen kategorian miehittämättömiin ilma-alusjärjestelmiin, joita voidaan käyttää 30.6.2022 asti ilman, että delegoidun asetuksen laitevaatimukset kohdistuvat niihin. Käytännössä unionin markkinavalvonta ja unionin markkinoille tulevien tuotteiden tarkastukset voivat alkaa vasta, kun täytäntöönpanoasetuksen mukainen siirtymäaika on kulunut.

#### *Miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien UAS-ilmatilavyöhykkeet*

Komission täytäntöönpanoasetus sisältää kansallista liikkumavaraa myös toiminnan harjoittamisen edellytysten osalta niin sanotuilla miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien tarpeisiin perustetuilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä. Täytäntöönpanoasetuksen johdanto-osan 21 kohdassa todetaan, että eräät alueet, kuten sairaalat, ihmisten kokoontumispaikat, rangaistuslaitosten tai teollisuuslaitosten kaltaiset rakennelmat ja tilat, huipputaso ja korkean tason viranomaiset, luonnonsuojelualueet tai tietyt liikenneinfrastruktuurin osat, voivat olla erityisen herkkiä jollekin tai kaiken tyyppiselle miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä harjoitettavalle toiminnalle. Tämä ei saisi rajoittaa jäsenvaltioiden mahdollisuutta vahvistaa kansallisia sääntöjä, joilla miehittämättömillä ilma-aluksilla harjoitettavalle toiminnalle asetetaan tiettyjä edellytyksiä sellaisista syistä, jotka eivät kuulu täytäntöönpanoasetuksen soveltamisalaan, kuten ympäristönsuojelu sekä unionin lainsäädännön mukainen yleinen turvallisuus tai yksityisyyden ja henkilötietojen suoja.

Täytäntöönpanoasetuksen 2 artiklan 4 kohdassa määritellään UAS-ilmatilavyöhyke. Määritelmän mukaan UAS-ilmatilavyöhykkeellä tarkoitetaan toimivaltaisen viranomaisen perustamaa ilmatilan osaa, jossa helpotetaan tai rajoitetaan miehittämättömillä ilma-aluksilla harjoitettavaa

toimintaa tai kielletään se toiminnasta aiheutuviin turvallisuuteen, yksityisyyteen, henkilötietojen suojaan, turvatoimiin tai ympäristöön liittyviin riskeihin puuttumiseksi. Asetuksen 15 artiklassa säädetään toiminnan harjoittamisen edellytyksistä UAS-ilmatilavyöhykkeillä.

Mainitun 15 artiklan 1 kohta mahdollistaa sen, että jäsenvaltiot voivat määritellään UAS-ilmatilavyöhykkeitä turvallisuuteen, turvatoimiin, yksityisyyteen tai ympäristöön liittyvistä syistä kieltää tietynlaisen tai kaiken toiminnan miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä, asettaa ehtoja tietynlaiselle tai kaikelle toiminnalle miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä tai edellyttää ennakkoon haettavaa toimintalupaa tietynlaiseen tai kaikkeen toimintaan miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä. Lisäksi 15 artiklan 2 kohta mahdollistaa sen, että jäsenvaltiot voivat toimivaltaisen viranomaisen suorittaman riskinarvioinnin perusteella nimetä tiettyjä ilmatilavyöhykkeitä, joilla miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä harjoitettava toiminta on vapautettu yhdestä tai useammasta muutoin noudatettavista avoimen kategorian vaatimuksista.

Lähtökohtaisesti komission täytäntöönpanoasetus on kaikilta osiltaan velvoittava ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa, eikä se edellytä erillisiä täytäntöönpanotoimia kansallisella tasolla. Täytäntöönpanoasetuksen 21 kohdassa on kuitenkin tuotu esiin jäsenvaltioita koskeva liikkumavara säätää kansallisia säännöksiä miehittämättömillä ilma-aluksilla harjoitettavalle toiminnalle. Täytäntöönpanoasetuksen 15 artikla, jossa todetaan jäsenvaltion voivan säätää UAS-ilmatilavyöhykkeistä, vaikuttaisi olevan enemmänkin direktiivinomainen säännös, joka edellyttää kansallista täytäntöönpanoa. Asetuksen tavoite miehittämättömien ilma-alusten toimintaa ja miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjiä koskevien sääntöjen ja menettelmien yhdenmukaisesta täytäntöönpanosta ja noudattamisesta ei vaikuttaisi myöskään olevan ristiriidassa sen kanssa, että kansallisesti säädettäisiin 15 artiklan mahdollistamien UAS-ilmatilavyöhykkeiden sisällöstä ja niihin liittyvistä viranomaismenettelyistä. Mainitun 15 artiklan 1 ja 2 kohdan osalta jää siis kansallisesti harkittavaksi, onko Suomessa tarve säätää artiklan tarkoittamista erilaisista miehittämättömästä ilmailua koskevista helpotus- tai rajoitusalueista.

#### *EASA-asetuksesta johtuvat lainsäädäntötekniset muutostarpeet*

EASA-asetuksen uudistaminen edellyttää lisäksi erinäisten teknisluonteisten muutosten toteuttamista ilmailulakiin. Koska EASA-asetuksen soveltamisala laajenee, tulisi ilmailulaista kumota tietyt EASA-asetuksen kanssa päällekkäiset säännökset. Ilmailulain maahuolintapalvelujen turvallisuudesta säädetään nyt EU-tasolla, joten tältä osin ilmailulain säännöksiä olisi tarkistettava. EASA-asetuksessa säädetään jatkossa myös kansallisen ilmailun turvallisuusohjelman laatimisesta ja tältä osin ilmailulain turvallisuusohjelmaa koskevat asetuksen kanssa päällekkäiset säännökset tulisi kumota.

#### *Miehittämättömien ilma-alusten vakuuttaminen*

Ilma-alusten vakuuttaminen EU:ssa perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 785/2004 lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista, (jäljempänä *ilmailun vakuutusasetus*). Ilmailun vakuutusasetuksen 2 artiklan 1 kohdan mukaan asetusta sovelletaan kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin ja ilma-alusten käyttäjiin, jotka lentävät jäsenvaltion alueella, alueelle, alueelta pois tai alueen yli. Edellytyksenä on, että tällä jäsenvaltion alueella sovelletaan perustamissopimusta. Asetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajilla ja ilma-alusten käyttäjillä on oltava asetuksen mukainen vakuutus, joka kattaa niiden nimenomaan ilmailusta syntyvän korvausvastuun matkustajista, matkatavaroista, rahdista ja kolmansista osapuolista. Vakuutettuihin riskeihin on sisällyttävä sotatoimet, terrorismi, kaappaus, tuhotyöt, ilma-aluksen laitton haltuunotto ja sisäiset levottomuudet. Ilmailun vakuutusasetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät asetuksen 2 artiklan

2 kohdan b alakohdan mukaan ilma-alusten pienoismallit, joiden suurin hyväksytyy massa on alle 20 kiloa.

Asetuksen johdanto-osan 22 kohta mahdollistaa ilmailun vakuuttamisesta säätämisen siltä osin, kun asetusta ei sovelleta tiettyyn ilmailun osa-alueeseen. Asetuksen voimaantulosta on kulunut yli kymmenen vuotta, eikä sen voimaantulon ajankohtana ole ollut tiedossa miehittämättömien ilma-alusten määrän kasvu ja niiden käytön yleistyminen ilmailusektorilla, eikä asetuksen valmistelussa ole näin ollen huomioitu miehittämättömää ilmailua. Tästä johtuen asetus ei tunnista terminologisella tasolla lainkaan miehittämättömiä ilma-aluksia, vaan asetus säätää vain ilma-aluksista. Kansallisesti harrastuksissa ja urheilussa käytettyjä lennokkeja ei ole tähän saakka pidetty lainkaan ilma-aluksina. EASA-asetuksen voimaantulon vuoksi tämä jaottelu ei ole enää käytössä.

Kansallisella tasolla miehittämättömät ilma-alukset on jaoteltu sen mukaan, minkälaiseen toimintaan niitä käytetään. Jaottelu on tehty harraste- ja urheilutoiminnan sekä kaupallisen toiminnan välillä. Tällä kansallisella jaottelulla on ollut merkitystä ilmailun vakuutusasetuksen soveltumisen kannalta.

Harraste- ja urheilutoimintaan käytettyjä miehittämättömiä ilma-aluksia on kansallisen tulkin mukaan pidetty lähes poikkeuksetta lennokkeina ja ilmailun vakuutusasetuksen 2 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisina pienoismalleina. Näin harraste- ja urheilutoimintaan käytetyiltä miehittämättömiltä ilma-aluksilta ei ole edellytetty ilmailun vakuutusasetuksen mukaista vastuuvakuutusta silloin, kun niiden lentoonlähtömassa on ollut alle 20 kilogrammaa.

EASA-asetuksen voimaantulon ja kansallisen urheilu- ja harrastetarkoituksessa sekä kaupallisessa tarkoituksessa käytettävän miehittämättömän ilma-aluksen jaottelun poistumisella on katsottu olevan vaikutuksia ilmailun vakuutusasetuksen soveltumiseen miehittämättömään ilmailuun. Ilmailun vakuutusasetuksen on katsottu soveltuvan jatkossa vain yli 20 kilogrammaa painaviin miehittämättömiin ilma-aluksiin riippumatta siitä, onko kyseessä harrastetarkoituksessa tai kaupallisessa tarkoituksessa käytetty miehittämätön ilma-alus. Kansallisesti tulee siis ratkaista, miten alle 20 kilogrammaa painavat miehittämättömät ilma-alukset on vakuutettava, ottaen huomioon näiden ilma-alusten eri käyttötarkoitukset ja käyttäjäryhmät.

### **3 Nykytila ja sen arviointi**

#### **3.1 Kevyt ilmailu**

##### *Määritelmät*

Kevytilmailulla tarkoitetaan harrastelentämistä ultrakevytlentokoneella, purje- tai moottoripurjelentokoneella, autogyrolla, kuumailmapallolla tai liitimellä. Ultrakevytlentokone ja -helikopteri määritellään tällä hetkellä kansallisessa ilmailumääräyksessä AIR M5-10 Ultrakevyiden ilma-alusten lentokelpoisuudesta, valmistuksesta ja rekisteröinnistä. Määräyksen mukaan ultrakevyellä lentokoneella ja ultrakevyellä helikopterilla tarkoitetaan enintään kaksipaikkaista lentokonetta tai helikopteria, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on 300 kilogrammaa yksipaikkaisten maalentokoneiden tai helikoptereiden osalta, 450 kilogrammaa kaksipaikkaisten maalentokoneiden tai helikoptereiden osalta, 330 kilogrammaa yksipaikkaisen amfibiolentokoneen tai -helikopterin tai vesilentokoneen tai -helikopterin osalta, 495 kilogrammaa kaksipaikkaisen amfibiolentokoneen tai -helikopterin tai vesilentokoneen tai -helikopterin osalta edellyttäen, että toimiessaan sekä vesi- että maalentokoneena/-helikopterina se alittaa tarvittaessa molemmat suurinta sallittua lentoonlähtömassaa koskevat rajoitukset, 472,5 kilogrammaa kaksi-

paikkaisten maalentokoneiden osalta, joihin on asennettu koko lentokoneen kantava pelastusvarjo, 315 kilogrammaa yksipaikkaisten maalentokoneiden osalta, joihin on asennettu koko lentokoneen kantava pelastusvarjo, ja joiden sakkausnopeus tai pienin vakaa lentonopeus lentokoneiden osalta laskuasussa on enintään 65 km/h ilmanopeutta. Maalentokoneita ja helikoptereita koskeva 450 kilogramman lentoonlähdomassa on otettu käyttöön 80-luvulla. Lentoonlähdomassan asettaminen 450 kilogrammaan sovittiin Euroopan maiden kesken Joint Aviation Authorities (JAA) kontekstissa. Rakettivarjojen tultua markkinoille sallittua lentoonlähdomassaa korotettiin 472,5 kilogrammaan. Korotettu lentoonlähdomassa koski sellaisia ultrakevyitä ilma-aluksia, jotka oli varustettu edellä mainitulla pelastusvälineellä. Ultrakevytlentäminen ja muu ilmailu EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitetuilla ilma-aluksilla, jotka alittavat siinä mainitut painorajat, kuuluu edelleen kansallisen sääntelyn piiriin suoraan asetuksen perusteella.

Liikennepalvelulain 130 §:ssä säädetään ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista. Pykälän 1 momentin mukaan Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista 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. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalla luonnollisella henkilöllä on kuitenkin oltava lentäjän lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen sekä lääketieteellinen kelpoisuus. Liikennepalvelulain 131 §:n 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin perustuvat tarkemmat määräykset lupien kelpoisuusvaatimuksista ja voimassaoloajoista.

Ultrakevytlentokoneen lentämiseen vaaditaan kansallinen lentolupakirja, jonka vaatimuksista määrätään ilmailumääräyksessä PEL M2-70, Ultrakevytlentäjän lupakirja. Sen soveltamisalaan kuuluvat määräyksen AIR M5-10 määritelmän mukaisen painorajan alittavat ja sen muut edellytykset täyttävät lentokoneet. Kansalliset ilmailumääräykset määräävät myös purjelentäjän, moottoripurjelentäjän, kuumailmapallolentäjän ja autogyrolentäjän lupakirjoista. Näistä purjelento- ja kuumailmapallolupakirjat ovat siirtymässä EU-sääntelyn piiriin kevään 2020 aikana, lukuun ottamatta EASA-asetuksen liitteessä I säädetyt painorajat alittavia ja muut edellytykset täyttäviä ilma-aluksia.

Kevyen ilmailun muista lentolupakirjoista säädetään EU:n lentomiehistöasetuksessa 1178/2011. Sen mukainen kevyin lupakirjaluokka on kevyiden ilma-alusten lupakirja (Light Aircraft Pilot Licence, LAPL), jonka haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä ilman korvausta muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa lupakirjan mukaisessa ilma-alusryhmässä. Lentokoneen LAPL-lupakirja oikeuttaa lentämään yksimoottorista mäntämoottorikäyttöistä maalentokonetta tai TMG-moottoripurjelentokoneessa, jonka suurin sallittu lentoonlähdomassa on enintään 2 000 kg ja joka voi kuljettaa enintään kolmea matkustajaa. Helikopterin LAPL-lupakirjan haltija saa lentää yksimoottorista helikopteria, ja helikopterin lentoonlähdomassan ja matkustajamäärän rajat ovat samat kuin lentokoneen LAPL-lupakirjassa. LAPL-lupakirja voidaan myöntää myös purjelentokoneita, moottoripurjelentokoneita ja ilmapalloja varten.

EU:n lentomiehistöasetuksessa on säännökset myös yksityislentäjän lupakirjasta (PPL) sekä purjekoneiden ja ilmapallojen SPL- ja BPL-lupakirjoista, jotka tietyin edellytyksin oikeuttavat lentämään myös korvausta vastaan. Lentokoneen yksityislentäjän lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä tai perämiehenä lentokoneessa tai TMG-moottoripurjelentokoneessa ilman korvausta muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa, ilman lentokoneen paino-

rajaa. Helikopterin yksityislentäjän lupakirjan haltijalla on vastaavat oikeudet. Lentomiestöasetuksessa säädetään myös ansiolentäjän (CPL) ja liikennelentäjän (ATPL) lupakirjavaatimukset kaupallista ilmailua varten.

#### Nykytilan arviointi

Kevytilmailu on aktiivisen harrastamisen laji. Ultrakevyillä lentokoneilla ja purjekoneilla lentäminen on merkittävä harrastuksen muoto. Liikenne- ja viestintäviraston ilmoittamat lentolupakirjojen lukumäärät kuvaavat tarkkaan kevytilmailun harrastajamääriä. Ultrakevyiden koneiden lentolupakirjoja oli vuonna 2018 vajaat 1 000 kappaletta. Purjelentämisen lupakirjoja oli noin 1 550 kappaletta. Harrasteilmailijoiden (pois lukien suuremmat pienkoneet) koko populaatiosta ultrakevyiden lentokoneiden lentäjät muodostavat yli kolmasosan. Lupakirjoja voi tosin olla samalla henkilöllä useampi eri laitteisiin. Ultrakevytlentäjien määrä on vähentynyt vuosien 2013–2014 huippumääristä merkittävästi muutaman viime vuoden aikana. Samoin vuosittain myönnettyjen uusien lupakirjojen määrä on vähentynyt. Myös purjelentämisen lupakirjat ovat kaiken kaikkiaan vähentyneet.

#### Harrasteilmailun lentolupakirjat (Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto)

31.12. voimassa olevat lentolupakirjat	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Muutos 2017-2018
Purjelentäjät	1 684	1 574	1 506	1 437	1 458	1 582	1 511	1 205	1 188	1 212	2,0 %
Moottoripurjelentäjät	824	749	728	704	733	801	794	433	373	337	-9,7 %
Autogyrolentäjät	11	18	24	28	32	30	31	28	28	27	-3,6 %
Ultrakevytlentäjät (Uudet lupakirjat)	1 248 (118)	1 290 (153)	1 337 (128)	1 351 (107)	1 377 (132)	1 373 (96)	1 243 (52)	1 175 (56)	1 087 (46)	972 (30)	-10,6 %
Kuumailmapallolentäjät	60	45	46	45	52	54	51	44	46	48	4,3 %
Harrasteilmailijat yhteensä	3 827	3 676	3 641	3 565	3 652	3 840	3 630	2 885	2 722	2 596	-4,6 %

Liikenne- ja viestintäviraston rekisterin mukaan ultrakevyitä lentokoneita on Suomessa noin 300 kappaletta. Lukumäärä on hieman kasvanut viimeisen 10 vuoden aikana. Purjekoneiden lukumäärä on puolestaan vähentynyt. Niitä on 340 kappaletta.

#### Rekisteröidyt ultrakevyet lentokoneet ja purjekoneet (Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto)

Rekisteröidyt ilma-alukset	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ultrakevyet lentokoneet	292	315	318	320	318	318	324	313	309	310
Purje- ja moottoripurjekoneet	406	403	400	396	390	366	359	358	346	340

Liikenne- ja viestintäviraston lentotuntitilastot kertovat merkittävästä harrasteilmailun vähene- misestä niin ultrakevyiden kuin purjekoneiden lentämisessä. Harrasteilmailun harjoittajilta eri yhteyksissä suullisesti kuullun mukaan väheneeseen on vaikuttanut erityisesti Malmin lentoase- man toiminnan hiipuminen. Toiminta ei ole hakeutunut vastaavassa määrin muille lentopai- koille. Samojen tahojen toteaman mukaan lentopaikkojen ylläpitäjien lentotuntimääräilmoituk- set eivät välttämättä tuota toiminnasta kattavaa ja tarkkaa tilastotietoa.

*Harrasteilmailun lentotunnit (Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto)*

Lentotunnit – harrasteilmailu	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Purje- ja moottoripurjelentokoneet	23 662	19 576	20 520	18 789	18 244	17 040	13 845	12 919	12 323	13 744
Ultrakevyet lentokoneet	13 357	13 589	13 344	13 785	13 294	11 978	13 532	9 520	8 594	7 004
Ilmaa kevyemmät i/a	484	571	711	775	475	317	85	41	5	17
Experimental/liite I -i/a	.	.	.	.	.	.	.	412	185	222
Harrasteilmailu yhteensä	37 503	33 736	34 575	33 349	32 013	29 335	27 462	22 892	21 107	20 987

Kevyttä harrasteilmailua harjoitetaan pääasiassa valvomattomilta lentopaikoilta, joita on Suo- mossa yli 60 kappaletta. Niitä pitävät yllä lähinnä harrastajien yhdistykset tai yksityishenkilöt. Suomen Ilmailuliitto ry pitää yllä lentopaikat listaavaa lentopaikat.fi -sivustoa. Lentopaikkoja jää pois käytöstä tarpeen vähentyessä tai aktiivisten henkilöiden lopettaessa toiminnan. Uusia lentopaikkoja kehitetään korvaamaan poistuneita kohteita sekä luomaan uutta toimintaa sinne, missä sille nähdään olevan kysyntää eri muodoissaan harrasteissa, kaupallisessa toiminnassa sekä tutkimus- ja tuotekehitystoiminnassa. Kevytilmailua voidaan lisäksi harjoittaa muilta kii- toradaksi kelpaavilta paikoilta, kuten esimerkiksi pellolta, vedestä tai jäältä.

Lentopaikkoja, niiden toimitiloja ja laitteistoja sekä harrastus- ja koulutustoimintaa ylläpitävät yhdistykset ja jäsenistön rahankäyttö lajin ääressä muodostavat toiminnan taloudellisen perus- tan. Rahavirtoja ei ole kartoitettu. Lentopaikoilla käytettävästä konekannasta osa on yhdistysten omistamia ja osa on yksityisomistuksessa. Suomen Ilmailuliitto ry:n jäsenyhdistyksiä oli kaik- kiaan 229 kappaletta vuonna 2018 ja henkilöjäseniä noin 7 700, joskaan kaikki näistä eivät har- joita kevytilmailun eri muotoja. Kevytilmailuun liittyy pienyritystoimintaa varusteiden ja tar- vikkeiden kaupankäynnissä sekä huolto- ja korjaamotoiminnassa. Suomessa ei ole tällä hetkellä ultrakevyiden lentokoneiden tai niiden osien valmistusta.

### *Turvallisuus*

Kevytilmailun turvallisuus on ollut viime vuosina hyvä. Ultrakevyille koneille ja purjekoneille on tapahtunut vain muutamia onnettomuuksia vuosina 2015–2018, eikä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ole tapahtunut ollenkaan. Turvallisuuden parantamiseen panostettiin viran- omaisten ja harrastajien yhteistyönä toteutetussa turvallisuusprojektissa (*Harrasteilmailun tur- vallisisuuden kehittäminen. Trafín julkaisuja 1/2016*). Sitä edelsi *Harrasteilmailun riskikartoitus (Trafín julkaisuja 15/2014)*. Vuonna 2019 on syyskuuhun mennessä tapahtunut yksi ultrake- vyen koneen kuolemaan johtanut onnettomuus.

*Kevytilmailun onnettomuudet, kokonaismäärä (Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto)*

	Onnettomuudet, lukumäärä		Onnettomuudet, per 10 000 lentotuntia	
	Ultrakevyet	Purjekoneet	Ultrakevyet	Purjekoneet
2009	6	5	4,49	2,11
2010	4	2	2,94	1,02
2011	4	3	3,00	1,46
2012	9	3	6,53	1,60
2013	8	.	6,02	0,00
2014	2	2	1,67	1,17
2015	4	7	2,96	5,06
2016	2	1	2,10	0,77
2017	3	2	3,49	1,62
2018	2	1	2,86	0,73

*Kevytilmailun kuolemaan johtaneet onnettomuudet (Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto)*

	Onnettomuudet, kuolemaan joh- taneet, lukumäärä		Onnettomuudet, kuolemaan johta- neet, per 10 000 lentotuntia	
	Ultrakevyet	Purjekoneet	Ultrakevyet	Purjekoneet
2009	1	1	0,75	0,42
2010	1	1	0,74	0,51
2011	.	2	0,00	0,97
2012	2	.	1,45	0,00
2013	3	.	2,26	0,00
2014	1	1	0,83	0,59
2015	.	.	0,00	0,00

2016	.	.	0,00	0,00
2017	.	.	0,00	0,00
2018	.	.	0,00	0,00

*Keuytilmailun onnettomuuksissa kuolleet (Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto)*

	Kuolleet, lukumäärä		Kuolleet, per 10 000 lentotuntia	
	Ultrakevyet	Purjekoneet	Ultrakevyet	Purjekoneet
2009	2	1	1,50	0,42
2010	2	1	1,47	0,51
2011	.	3	0,00	1,46
2012	4	.	2,90	0,00
2013	4	.	3,01	0,00
2014	1	1	0,83	0,59
2015	.	.	0,00	0,00
2016	.	.	0,00	0,00
2017	.	.	0,00	0,00
2018	.	.	0,00	0,00

### 3.2 Valtion ilmailu

Edellä jaksossa 2.2.3 on selostettu EASA-asetuksessa säädetty valtion ilmailua koskeva kansallinen liikkumavara ja tämän sääntelyn kautta muodostuva valtion ilmailun määritelmän sisältö.

#### *Kansallinen valtion ilmailun määritelmä*

Valtion ilmailusta säädetään ilmailulaissa. Valtion ilmailu ja valtion ilma-alus määritellään ilmailulain 2 §:n 1 momentissa. Mainitun momentin 16 kohdan mukaan *valtion ilmailulla* tarkoitetaan ilmailua valtion ilma-aluksella. Saman momentin 17 kohdan mukaan valtion ilma-aluksella tarkoitetaan ilma-alusta, jota käytetään Tullin, poliisin, Rajavartiolaitoksen tai pelastustoimen tehtävien suorittamiseen. Lisäksi valtion ilma-aluksella tarkoitetaan ilma-alusta, jota käytetään myös muun kuin edellä mainittujen valtion tehtävien ja sotilastehtävän suorittamiseen. Sotilasilmailusta säädetään ilmailulaissa erikseen. Edellä mainittujen ilmailulain säännösten pe-

rusteluissa (HE 79/2014) todetaan, että valtion ilmailu kattaa myös kuntien pelastustoimen harjoittaman ilmailun sekä ilmailun ilma-aluksella, jota käytetään muun valtion tehtävän suorittamiseen. Valtion ilmailuksi katsotaan myös kyseisten viranomaisten miehittämättömillä ilma-aluksilla harjoittama ilmailu.

Käytännön viranomaistoiminnassa on ilmennyt joitakin epäselvyyksiä valtion ilmailun määritelmän suhteen. Erityisesti miehittämättömien ilma-alusten osalta on herännyt kysymys siitä, onko valtion tehtävän suorittamisessa käytetty siviili-ilma-alus katsottava valtion ilma-alukseksi vai ei. Valtion ilma-aluksen määritelmä perustuu kumotun EASA-asetuksen sanamuotoon, jossa valtion ilmailuksi on katsottu Puolustusvoimien, Tullin, poliisin tai vastaavien viranomaisten toiminta. Ilmailulain tarkoittamina valtion toimijoina on näin ollen käytännössä pidetty nimenomaan EASA-asetuksen tarkoittamia valtion viranomaisia, joilla on omaa ilmailutoimintaa.

#### *Valtion ilmailun erityisluonne ja toiminta miehittämättömillä ilma-aluksilla*

Valtion ilmailu poikkeaa muusta siviili-ilmailusta erityisesti valtion ilmailun lentotehtävien luonteen vuoksi. Valtion ilmailun tehtäviä ovat muun muassa erilaiset valvonta-, turvallisuus-, etsintä- ja pelastustehtävät, joiden suorittaminen tulee olla mahdollista lähes kaikissa olosuhteissa koko valtakunnan ja meripelastustoimen vastuualueilla. Tällainen toiminta asettaa erityisiä vaatimuksia valtion lentotoiminnan säännöille, määräyksille ja lennonvarmistuspalveluille.

Lentotehtävän tuloksellinen suorittaminen voi edellyttää muun muassa mahdollisuutta käyttää matalampaa lentokorkeutta kuin siviili-ilmailussa sekä poikkeamista ilma-alusten valoista koskevista säännöksistä. Lentotehtävien kiireellisyys ja toiminta-alueen valtakunnallinen laajuus asettavat erityisiä siviili-ilmailusta poikkeavia vaatimuksia myös laskeutumisaikakohjoja sekä lentomenetelmiä koskeviin säännöksiin. Valtion lentotoimintaa on kyettävä suorittamaan kaikissa olosuhteissa kaikkina vuoden- ja vuorokauden aikoina. Valtion lentotoiminnassa hyödynnetään miehittämättömiä ilma-aluksia ja myös valtion miehittämättömässä ilmailussa on tietyissä tilanteissa tarpeen poiketa lentosäännöistä ja Liikenne- ja viestintäviraston miehittämättömästä ilmailua koskevista määräyksistä.

#### *Valtion miehittämätön ilmailu*

Rajavartiolaitos harjoittaa ammattimaista ilmailutoimintaa. Rajavartiolaitoksen hyödyntämät miehittämättömät ilma-alukset ovat usein sen omistuksessa ja laitteet ovat teknisesti laadukkaita. Myös pelastustoimessa hyödynnetään erilaisten ilma-alusten käyttöä. Pelastuslaitokset eivät kuitenkaan omista omia ilma-aluksia vaan pelastustoimen tehtävissä hyödynnetään toisten viranomaisten sekä yksityisten lentokalustoa. Pelastustoimessa käytetään myös miehittämättömiä ilma-aluksia esimerkiksi metsäpalotapauksissa. Pelastusopistolla ja pelastuslaitoksella on ollut vuosina 2017-2019 yhteinen Miehittämättömät ilma-alukset pelastustoimessa –niminen hanke, jossa on tutkittu miehittämättömien ilma-alusten käyttöä pelastustoiminnassa ja sen johtamisessa. Miehittämättömiä ilma-aluksia hyödynnetään kasvavassa määrin pelastustoimen tehtävissä. Miehittämättömien ilma-alusten käyttäminen pelastustoimen tehtävissä perustuu ennakolta tehtyyn sopimukseen pelastustoimen ja yksityisen palveluntarjoajan välillä.

Poliisi tarvitsee toiminnassaan ajoittain erilaista lentokalustoa ja myös miehittämättömien ilma-alusten hyödyntäminen poliisin tehtävissä on viime vuosina lisääntynyt. Poliisi saa käyttöönsä erityisesti Rajavartiolaitoksen ja Puolustusvoimien helikoptereita virka-avun kautta. Poliisilla on vuonna 2018 ollut käytössään yhteensä 120 miehittämättömästä ilma-alusta ja lähes 300 poliisimiestä on suorittanut vuoden 2018 loppuun mennessä poliisin miehittämättömän ilma-aluksen

ohjaajan kurssin. Miehittämättömien ilma-alusten kauko-ohjaajilta edellytetään vaativan koulutuksen suorittamista ja taitojen ylläpitämistä, mikä merkitsee vuositasolla tiettyä määrää miehittämättömien ilma-alusten kauko-ohjausta.

Vaikka poliisi ei tällä hetkellä käytä operaatioissaan yksityisten toimijoiden miehittämättömiä ilma-aluksia, on myös poliisissa havaittu mahdollinen tulevaisuuden tarve turvautua yksittäisissä tilanteissa yksityisten toimijoiden miehittämättömiin ilma-aluksiin. Tällä hetkellä poliisilla tulee satunnaisesti eteen tilanteita, joissa on jo nyt tukeuduttava yksityiseen palvelun tarjoajaan esimerkiksi helikopteriavun saamiseksi. Erityisesti poliisin ja pelastustoimen tehtävien hoidossa pidetään tärkeänä, että yksityisiä palveluntarjoajia voidaan tarvittaessa käyttää viranomaisen apuna. Toiminnan tulee kuitenkin tällöin olla turvallista sekä viranomaisen johdon ja valvonnan alaisena tapahtuvaa.

#### *Viranomaistehtävän johtaminen*

Viranomaistehtävää, jossa käytetään yksityisen palveluntuottajan miehittämätöntä ilma-alusta tai muuta ilma-alusta, johtaa aina viranomainen. Näin viranomainen valvoo yksityisen palveluntuottajan toimintaa ja on vastuussa toiminnan oikeellisuudesta ja lainmukaisuudesta viranomaistehtävän aikana. Yksityisten palveluntuottajien toiminnan johtaminen on välttämätöntä, sillä yksityinen palveluntuottaja toimii viranomaistilanteessa samassa ilmatilassa muiden tehtävään osallistuvien viranomaisten kanssa, jolloin esimerkiksi lentosäännöistä poikkeaminen on mahdollista ja ilmavirtaus sisältää siten enemmän riskejä.

Lähtökohtana johtamisessa on, että viranomainen valvoisi yksityisen palveluntarjoajan toimintaa ilma-aluksen päällikkönä niin lähellä, että viranomainen pystyy vaikuttamaan ilma-aluksen lennättämiseen. Viranomaisella on tässä tilanteessa paras ymmärrys riskeistä sekä ilma-aluksen toiminnasta valtion ilmailun näkökulmasta. Yksityisen palveluntarjoajan johtaminen voi osoittautua käytännössä haastavaksi harvaan asutulla alueella tapahtuvassa viranomaistehtävissä, jossa viranomaisyksiköt voivat sijaita etäällä varsinaisesta tapahtumapaikasta sekä muista viranomaisista. Tällaisessa toiminnassa tehtävää johtavan viranomaisen ei ole aina mahdollista olla tapahtumapaikalla valvomassa. Tällaisissa tilanteissa tapahtumapaikalla on muu viranomainen kuin tehtävää johtava viranomainen, joka on yhteydessä tehtävää johtavaan viranomaiseen. Yhteys johtavan viranomaisen ja lennättäjien välillä varmistetaan niin, että se on katkeamaton. Viranomaisella on tilanteessa aina vastuu kokonaistoiminnan turvallisuudesta. Käytännössä yksityinen palveluntarjoaja ei voi itsenäisesti toteuttaa poliisin tai pelastustoimen tehtäviä, vaan edellä kuvatut yksityisiä palveluntuottajia hyödyntävät viranomaistehtävät vaativat aina katkeamatonta viranomaisvalvontaa.

#### *Nykytilan arviointi*

EASA-asetuksen uudistamisen johdosta valtion ilmailun toimijoita koskeva rajausta tarkentuu. Kumotussa EASA-asetuksessa on lueteltu valtion ilmailutoimintana Puolustusvoimien, Tullin, poliisin tai vastaavien viranomaisten toiminta. Uudistetussa EASA-asetuksessa luetellaan edellä mainittujen viranomaisten lisäksi myös etsintä- ja pelastuspalvelut, palontorjunta, rajavalvonta ja rannikkovartiointi taikka niihin verrattavissa oleva toiminta ja palvelut, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuudet saanut elin tai jota suoritetaan viranomaisen puolesta yleisen edun nimissä.

Nyt sanamuoto nimenomaisesti mahdollistaa valtion viranomaisten toimintaan rinnastettavissa olevan toiminnan lukemisen valtion ilmailuksi. EASA-asetuksen sanamuodon tarkentuminen selkeyttää yksityisten palveluntarjoajien asemaa viranomaistehtävissä. Viranomaiset käyttävät

jo tällä hetkellä yksityisiä palveluntarjoajia ilmailutoiminnassaan ja yksityisten palveluntarjoajien käyttäminen tulee myös tulevaisuudessa lisääntymään jossain määrin. Valtion ilmailu lisääntyy jatkuvasti ja EASA-asetuksen sanamuodon tarkentumisen voidaan tältä osin katsoa selkeyttävän sitä, mitkä toimijat katsotaan valtion ilmailutoimijoiksi. Muilta osin EASA-asetuksen määritelmä kattaa pitkälti samat viranomaistahot kuin aikaisemminkin.

Perustuslain 124 §:ssä rajoitetaan julkisten hallintotehtävien antamista muille kuin viranomaisille. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla ja vain, 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.

EASA-asetus laajentaa valtion ilmailun käsitettä siten, että valtion ilmailuksi katsottaisiin myös yksityisen harjoittama ilmailu silloin, kun se suoritetaan viranomaisen puolesta yleisen edun nimissä jäsenvaltion valvonnassa ja vastuulla. Samoin valtion ilmailuksi katsottaisiin ilmailu, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuudet saanut elin.

Kuten edellä on tuotu esiin, viranomaiset käyttävät yksityisiä palveluntarjoajia tukena ilmailutoiminnassaan. Viranomaisilla ei välttämättä ole käytössään tehtävän suorittamiseen tarvittavaa kalustoa, jolloin yksityisten palveluntarjoajien resursseja on tarve hyödyntää. Kun yksityistä palveluntarjoajaa käytetään viranomaistehtävässä, kyse on luonteeltaan viranomaista avustavasta toiminnasta ja tehtävät ovat aina viranomaisen johtamia. Yksityisellä palveluntarjoajalla ei ole itsenäistä päätösvaltaa sen suhteen, kuinka se toimii viranomaistehtävässä. Yksityisen palveluntarjoajan toiminta tapahtuu viranomaisen suorassa valvonnassa ja viranomaisen johtovuudella. Vaikka yksityiset näissä tapauksissa osallistuisivat viranomaisen hoitaman tehtävän käytännön suorittamiseen, kyse ei kuitenkaan olisi julkisen hallintotehtävän antamisesta yksityiselle.

### **3.3 Miehitettömän ilmailu**

#### *Miehitettömän ilma-aluksen ja lennokin määritelmä*

Miehitettömän ilma-alus, lennokki ja kauko-ohjattu ilma-alus määritellään kansallisesti ilmailulaissa. Lain 2 §:n 1 momentin 21 kohdan mukaan lennokilla tarkoitetaan lentämään tarkoitettua laitetta, jonka mukana ei ole ohjaajaa ja jota käytetään harraste- tai urheilutarkoitukseen. Miehitettömällä ilma-aluksella tarkoitetaan puolestaan saman momentin 22 kohdan mukaan ilma-alusta, joka on tarkoitettu lentämään ilman ilma-aluksessa mukana olevaa ohjaajaa. Momentin 23 kohdan mukaan kauko-ohjatulla ilma-aluksella tarkoitetaan miehitettömää ilma-alusta, jota ohjataan kauko-ohjauspaikasta.

Kansallinen lainsäädäntö tekee näin ollen erottelun harraste- tai urheilutarkoituksessa käytetyn lentolaitteen sekä muun miehitettömän ilma-aluksen välillä. Käytännössä tämä on tarkoittanut sitä, että lennokkeja ei ole pidetty lainkaan ilmailulain tarkoittamina ilma-aluksina, koska niiden käyttö rajautuu harraste- ja urheilukäyttöön. Lennokkeja koskenut sääntely on ollut hyvin kevyttä ja sisältynyt pääasiassa Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen OPS M1-32 kauko-ohjatun ilma-aluksen ja lennokin käyttämisestä ilmailuun (jäljempänä ilmailumääräys). Kansallisessa lainsäädännössä miehitettömällä ilma-aluksella on näin ollen tarkoitettu vain kaupallisessa tarkoituksessa käytettäviä miehitettömiä ilma-aluksia. Harraste- tai urheilutarkoitukseen käytetty miehitettömän ilma-alus on rinnastettu lennokkiin, eikä siihen ole sovellettu kansallisen lainsäädännön miehitettömiä ilma-aluksia koskevia säännöksiä.

Käytännössä miehittämättömän ilma-aluksen käsitteen alle mahtuu laajalti erilaisia lentolaitteita. Miehittämättömiä ilma-aluksia on hyvin erilaisia muutaman gramman painoisista sisälennokeista suuriin radio-ohjattaviin moottorilennokkeihin. Miehittämättömät ilma-alukset voidaan ryhmitellä esimerkiksi ohjaustapansa mukaan vapaasti lentäviin, siimaohjattuihin ja radio-ohjattaviin laitteisiin sekä viime aikoina suositaan lisänneisiin multikoptereihin. Miehittämättömiä ilma-aluksia ovat näin ollen kaikki lennokit, eli muun muassa multikopterit, radio-ohjatut kopterit, kamerakuvan välityksellä ohjattavat lennokit, kiinteäsiipiset lennokit, liidokit, ilmalaiivat, suihkukoneet, isot sotilas multikopterit, malliraketit, sekä yleisesti kaikki ilmakehässä käytetyt ohjukset ja raketit. Mediassa käsitettä drone on käytetty yleensä synonyyminä multikopterille. Multikopteri on pyöriväsiipinen ilma-alus, jossa on kaksi tai useampia roottoreita. Droneksi kutsutaan myös kiinteäsiipistä lentolaitetta, jossa on mukana siihen lisättyä elektroniikkaa, kuten autopilotti, GPS-paikannus tai kamera. Lähtökohtaisesti dronen tarkoituksena ajatellaan olevan jonkinlaisen tehtävän suorittaminen, kuten kuvaaminen, ei niinkään itse lentäminen. Drone on hyväksytty viralliseksi suomen kielen sanaksi, mutta dronen käsitettä ei käytetä lainsäädännössä tai viranomaisen määräyksissä virallisena miehittämättömä ilma-alusta kuvaavana terminä.

### *Nykytilan arviointi*

Erilaisten miehittämättömien ilma-alusten lennättämisellä on Suomessa pitkä harrastus- ja urheiluperinne. Näiden lajien olemassaolo tarjoaa yhden mahdollisuuden kansalaisten taitojen ylläpitämiseen ja kehittämiseen siihen sisältyvien mahdollisuuksien ja lajin monipuolisuuden vuoksi. Harrastus- ja urheilulennättäjien yhteisö on aktiivinen ja monimuotoinen. Harrastajia on paljon keskusjärjestö Suomen Ilmailuliitto ry:n henkilöjäseninä sekä jäsenkerhoissa.

Suuri määrä harrastajia toimii yhdistysten ulkopuolella, eikä harrastajien kokonaismäärästä voida muodostaa tarkkaa kuvaa yksistään yhdistysten jäsenyyden perusteella. Suomen Ilmailuliitto on arvioinut harrastajien määräksi viime vuosina, kaikki miehittämättömän ilmailun muodot mukaan luettuna, noin 6 000 henkeä. Heistä arviolta puolet on järjestäytyneitä harrastajia. Harrastajien lukumäärän kehityksestä ei voida muodostaa aivan selvää kuvaa, mutta joka tapauksessa multikoptereiden tulo on lisännyt miehittämättömän ilmailun suosiota.

Suomessa on yhteensä noin 100 lennökkikerhoa, joista yli 60 on Suomen Ilmailuliitto ry:n jäseniä. Lennökkikerhot toimivat yhdistyksinä ja ne omistavat tai hallinnoivat lennätyspaikkoja kerhotiloineen ja varusteineen. Myös lennokeista osa on kerhojen omaisuutta. Kerhot järjestävät monipuolista lennokkitoimintaa harrastus-, koulutus-, urheilu- ja kilpailutarkoituksessa. Lennökkikerhoissa toimii eri ikäisiä lennokkiharrastajia. Nuorisotoimintaa on paljon. Arviolta 20 prosenttia jäsenistöstä on lapsia ja nuoria. Lapset ja nuoret harrastavat yleensä edullisilla, pienillä ja kevyillä laitteilla huoltajan tai kouluttajan valvonnassa. Kansallinen lainsäädäntö ei sisällä säännöksiä lennökkikerhojen toiminnasta yhdistyslain yleisiä säännöksiä lukuun ottamatta.

Harrastajat omistavat lukuisan määrän erilaisia miehittämättömiä ilma-aluksia. Niiden määristä tyypeittäin ja kokojakaumittain ei ole systemaattista tilastotietoa. Miehittämättömän ilmailun harrastajilla ei ole velvollisuutta rekisteröidä ilma-aluksiaan tai ilmoittaa viranomaiselle lennättämisen määristä.

Lennokit vaativat yleensä lennättämiseen kiitotien tai sitä vastaavan paikan. Suomessa on yhteensä noin 80 yhdistysten ylläpitämää ANS Finlandin listaamaa lennätyspaikkaa, joista osa sijaitsee lentoaseman tai pienilmailun lentopaikan yhteydessä. Ilmailuliiton arvion mukaan yli puolet kaikesta lennättämisestä on tapahtunut lennätyspaikoilla. Lennätyspaikkojen ominaisuus-

det alueina ja etenkin lennätyskorkeuksina ovat erilaisia paikkakohtaisesti tyypillisimmän lennätyslajin ja olosuhteiden mukaisesti. Lennätyskorkeuksia rajoitetaan etenkin lentoasemien läheisyydessä. Edelleen, koska lennättämistä voidaan harjoittaa esimerkiksi jäältä, puistoista ja pelloilta, Suomessa harjoitetaan lennokkitoimintaa myös listattujen lennätyspaikkojen ulkopuolella.

Multikopterin (drone) lennättäminen on verraten uusi miehittämättömän ilmailun muoto, jonka suosio on lisääntynyt voimakkaasti sekä harrastuskäytössä että kaupallisessa toiminnassa. Muilla miehittämättömillä aluksilla ei ole ollut kaupallisia käyttötapoja läheskään samassa määrin kuin multikoptereilla, joihin voidaan asentaa kamera tai muita lisälaitteita. Multikopterien monikäyttöisyys onkin merkittävää. Multikopterit eivät vaadi kiitotietä ilmaan nousuun ja laskeutumiseen. Kaupallisessa käytössä multikoptereita nimenomaan käytetään muualla kuin lennätyspaikoilla, eli siellä missä on tarve kuvata asiakkaan kohteita ilmasta.

Multikoptereiden harrastajat ovat osa lennokkiharrastajien piiriä. Rekisteröityneitä FPV-lennättäjiä on Suomessa noin 60 ja noin 70-100 Suomen Ilmailuliiton jäsentä ilmoittaa omaksi lajikseen multikopterit. Liitossa käynnistyi erityinen drone-toimikunta vuonna 2018. Kaupallista multikopteritoimintaa ja alan tutkimuslaitoksia edustaa RPAS Finland ry. Perinteisiin lennättämisen muotoihin verrattuna suurempi osa multikopteriharrastajista toimii yhteisöjen ulkopuolella. Multikopterilla harrastaminen ei edellytä yhtä tiivistä kytköstä kiitotien ylläpitäjään kuin muilla lennokeilla.

Yrityksillä on velvoite ilmoittaa aloittamastaan miehittämättömästä ilmailutoiminnasta sekä käytössään olevien ilma-alusten määrä ja laitteiden tyypit Liikenne- ja viestintävirastolle. Tämän vuoksi kaupallisessa tarkoituksessa käytettyjen multikoptereiden lukumäärä on tiedossa. Liikenne- ja viestintäviraston droneinfo.fi -palvelun mukaan 31.5.2019 Suomessa oli 2 604 miehittämättömiä ilma-aluksia hyödyntävää kaupallista toimijaa, joilla oli käytössään 3 317 miehittämätöntä ilma-alusta. Ilma-alusten keskipaino oli 3,3 kilogrammaa. Kehitys on nopeaa. 4.9.2019 ilma-aluksia oli jo 2 765 toimijalla yhteensä 3 461 kappaletta. Ilma-alusten keskipaino oli edelleen 3,3 kilogrammaa. Vuoden 2019 aikana elokuun loppuun tarkasteltaessa kaupallisten toimijoiden ja laitteiden lukumäärä lisääntyi kaikkiaan useilla sadoilla.

Kaupallinen miehittämätön ilmailu painottuu varsin kevyisiin laitteisiin. Ilma-alusten keskipaino oli 3,3 kilogrammaa. Ilma-aluksista 77,5 prosenttia oli alle kahden kilogramman painoisia. Painoltaan 2-5 kilogramman aluksia oli 12,9 prosenttia, 5-10 kilogramman aluksia 6,1 prosenttia, 10-20 kilogramman aluksia 2,8 prosenttia ja vajaa prosentti yli 20 kilogramman aluksia.

*RPAS-toimijailmoitusten mukaisten miehittämättömien ilma-alusten jakautuminen painon mukaan, tilanne toukokuussa 2019 (Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto / Droneinfo.fi).*

Laitteen paino, kg	Lkm	Osuus, %
Alle 0,5	259	7,8
0,5-1,0	678	20,5
1,0-1,5	1328	40,2
1,5-2,0	292	8,8
2,0-3,0	176	5,3

3,0-4,0	200	6,1
4,0-5,0	49	1,5
5,0-10,0	200	6,1
10,0-15,0	56	1,7
15,0-20,0	37	1,1
20,0-25,0	21	0,6
Yli 25,0	4	0,1
<b>Yhteensä</b>	<b>3 300</b>	<b>100,0</b>

Yksityishenkilöinä toimivien multikopteriharrastajien ja heidän omistamiensa laitteiden määrän voidaan olettaa olevan kaupallisten toimijoiden lukumäärään verrattuna moninkertainen, ellei peräti monikymmenkertainen. Multikopteriharrastajien ja laitteiden lukumäärä on ollut kiihtyvässä kasvussa. Varovaisesti voidaan olettaa, että harrastuskäytössä olevien multikoptereiden kokojakauma on kutakuinkin samanlainen kuin kaupallisten toimijoiden laitteiston kuitenkin painottuen ehkä vielä enemmän kevyisiin laitteisiin. Koptereiden käyttömääriä ei koske ilmoitusvelvollisuus yksityisessä tai kaupallisessa käytössä ja siten siitä ei ole tilastotietoja.

Lennoikkikerhojen talous ja jäsenistön rahankäyttö lajin ääressä muodostaa miehittämättömän ilmailun harrastuksiin liittyvän taloudellisen perustan, mutta rahavirroista ei olemassa kartoitusta. Lisäksi suuri osa harrastamisesta on järjestäytyneen toiminnan ulkopuolista, eikä sen taloudellista arvoa ole mahdollista arvioida. Alan kaupankäynti hajaantuu tavalla, jota taloustilastot eivät kykene erittelemään. Lennokeita ja multikoptereita voidaan ostaa laajasti erikoisliikkeistä, teknisestä vähittäiskaupasta ja verkkokaupoista Suomesta ja ulkomailta.

Multikoptereiden kaupallinen hyödyntäminen jakautuu monille toimialoille. Koptereiden hyödyntäminen on kaupallisessa toiminnassa vielä kehityskaarensa alussa ja ansaintatoiminnan muodot vakiintuvat tulevina vuosina. Toiminnan taloudellista merkitystä ei ole vielä määritetty. Tällä hetkellä lähinnä pienten yritysten tarjoamat ilmakeinonpalvelut muodostavat suurimman osan multikoptereiden kaupallisesta toiminnasta. Muita tyypillisiä toimintoja ovat erilaiset rakennusten ja rakenteiden tarkistamiset sekä kartoitukset ilmasta käsin. Näitä palveluja tarjoavat suuremmatkin yritykset esimerkiksi kiinteistöhuollon ja rakentamistoiminnan aloilla. Koptereiden taloudellinen merkitys voi olla paitsi liiketoimintamielessä varteenotettava, myös toimintoja tehostava ja kustannuksia säästävä esimerkiksi rakennusten ja voimalinjojen tarkistusten ja maastokartoitusten uuden edullisemmän toteuttamistavan ansiosta. Uusia kokeiluja miehittämättömällä ilma-aluksilla tehdään kuitenkin jatkuvasti. Ilma-aluksilla on jo kuljetettu pakettien lisäksi esimerkiksi verta sairaaloille. Lisäksi lentotaksia on testattu Helsinki-Vantaalla kuljettajan kanssa, mutta tulevaisuudessa niin sanottujen drone-taksien olisi tarkoitus olla miehittämättömiä.

Suomessa miehittämättömän ilmailun tuotekehitystä on vielä vähän, eikä varsinaista laitevalmistusta juuri ole. Maassa on muutamia multikoptereiden kokoonpanoon, huoltoon, tekniseen ja kaupalliseen tuotekehitykseen, ohjelmistojen kehittämiseen ja myyntiin erikoistuneita yrityksiä sekä myös tutkimuslaitosten ja oppilaitosten tutkimustoimintaa.

Multikoptereiden käytön lisääntymisen ja siihen liittyvien tuotekehitysmahdollisuuksien ja eri tarpeita palvelevien laitteiden valmistuksen arvioidaan olevan tulevien vuosien suurimpia kasvualoja Euroopassa ja maailmanlaajuisesti. Jo lähivuosien markkinoiden arvon eri muodoissaan on esitetty kasvavan globaalisti kymmenien miljardien eurojen kokoluokkaan.

Yhtenäisen sääntelyn luominen pohjustaa markkinoiden kehitystä niin, että tuotekehittäjille ja valmistajille avautuvat aiempaa suuremmat liiketoiminnan mahdollisuudet. Suomella on teknologiamana mahdollisuudet hyötyä markkinoiden kasvusta. Se edellyttää toimijoiden yhteistyötä ja verkostoitumista ja myös erikoistumista esimerkiksi pohjoisen olosuhteissa toimiviin ja tarpeita palveleviin laitteisiin.

Miehittämättömän ilmailun turvallisuustaso on ollut Suomessa hyvä. Harrastuksissa on aiheutunut vain harvoja onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Järjestäytyneen toiminnan omat säännöt, turvallisuusohjeet ja toimintakulttuuri ovat olleet tehokkaita turvallisuuden ylläpitämisessä. Lennokkiharrastuksen turvallisuuteen vaikuttaa ainakin se, että lennätetäänkö lennätysalueella vai sen ulkopuolella. Lennättämiseen osoitettujen alueiden käyttö on ollut harrastajakerhojen ja Suomen Ilmailuliiton esittämien tietojen mukaan hyvin vähäriskistä. Lennättämisessä riskeihin vaikuttavia tekijöitä ovat lennättäjän omaaman laitteen hallintakyvyn ohella laitteen paino, lentonopeus ja laitteen ohjattavuus erilaisissa olosuhteissa. Mahdollisten vaaratilanteiden syynä voivat olla muun muassa tietämättömyys, piittaamattomuus tai kaluston tekninen vika. Multikoptereiden tulo ja aiempaa laajemmalla tapahtuva käyttö voivat vaikuttaa tilanteeseen riskejä lisäävästi.

Ilmailuun liittyviä rikostuomioita on annettu vuositasolla vain muutamia. Tilastoissa ei eritellä sakkorangaistuksen perusteena olevan teon tarkempaa sisältöä. Tilastosta ei näin ollen ole nähtävissä liittyvätkö rikostuomiot miehittämättömien ilma-alusten lennättämiseen.

*Ilmailuun liittyvät rikostuomiot käräjäoikeuksissa (Lähde: Oikeusrekisterikeskus).*

Rikosnimike	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ilmailurikkomus	2	3	1		1		1		1	1
Ilmailiikennejuopumus	1	3		2	3	1				1
Liikenteen häirintä (ilma-, raide- tai vesiliikenne)	2		1				1	3	1	1
<b>Yhteensä</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

Liikenne- ja viestintäviraston julkaisemassa yleis- ja harrasteilmailun turvallisuuskatsauksessa on esitetty tietoja miehittämättömässä ilmailussa tapahtuneista vaaratilanteista sen mukaisesti, kun niistä on tehty ilmoituksia viranomaiselle. Vaaratilanteet luokitellaan seuraavasti: *läheltä piti-tilanne/yhteentörmäys ilmassa, hallinnan menetys ilmassa, ilmatilaloukkaus, kiitotieltä suistuminen ja muun tyyppiset tapahtumat.*

Tapahtumien lukumäärä alkoi lisääntyä vuonna 2015 ja tähän mennessä eniten niitä oli vuonna 2018. Vuoden 2019 tilanne oli elokuun puoliväliin mennessä edellistä vuotta rauhallisempi.

*Tiedossa olevat vaaraa aiheuttaneet drone-tapahtumat (Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto)*

Tapahtuma	2015	2016	2017	2018	2019 (1-8)
Vaaratilanne	12	26	41	77	37
Vakava vaaratilanne	1	1	2	8	6

*Ilmailulain ja liikennepalvelulain säännökset*

Ilmailulaki sisältää useita miehittämättömiä ilma-aluksia koskevia säännöksiä. Ilmailulain miehittämättömästä ilmailusta koskevat säännökset soveltuvat sekä kaupallisessa tarkoituksessa käytettyihin miehittämättömiin ilma-aluksiin, että valtion miehittämättömiin ilma-aluksiin. Miehittämättömiä ilma-aluksia koskevaa sääntelyä sisältyy myös liikennepalvelulakiin. Liikennepalvelulaki soveltuu kaupallisessa tarkoituksessa käytettyihin miehittämättömiin ilma-aluksiin, eikä sitä sovelleta valtion ilmailuun.

Ilmailulain 9 §:ssä säädetään eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita koskevista poikkeuksista. Pykälän 4 momentti sisältää säännöksen miehittämättömän ilma-aluksen oikeudesta poiketa lentosäännöistä ilmailulta kielletyllä tai miehittämättömän ilma-aluksen lennättämistä varten erotetulla alueella. Ilmailulain 11 §:ssä säädetään puolestaan ilmailulta rajoitetuista alueista ja vaara-alueista. Mainitut 9 §:n 4 momentin ja 11 §:n säännökset liittyvät tiiviisti toisiinsa, sillä ilmailulain 9 §:n 4 momentin mukaista menettelyä sovelletaan nimenomaan lain 11 §:n tarkoittamilla ilmailulta kielletyillä ja rajoitetuilla alueilla sekä vaara-alueilla. Mainittujen säännösten osalta nykytila ja sen arviointi miehittämättömän ilmailun näkökulmasta on selostettu jäljempänä ilmatilan käytön kieltämistä ja rajoittamista koskevassa 3.4 jaksossa.

Ilmailulaki sisältää kauko-ohjattavien ilma-alusten osalta useita säännöksiä, joiden voimaantulo on sidottu valtioneuvoston asetuksella erikseen säädettäväksi. Ilmailulain voimaantuloa koskevan 182 §:n mukaan lain 37, 38, 47, 53, 55, 62, 73, 79 ja 87 §:n säännöksiä sovelletaan toimintaan kauko-ohjattavilla ilma-aluksilla, kuitenkin vasta valtioneuvoston asetuksella säädettävästä ajankohdasta alkaen. Osassa säännöksistä ei mainita lainkaan kauko-ohjattavia ilma-aluksia, sillä säännökset on valmisteltu nimenomaan miehitetyn ilmailun näkökulmasta. Osaan säännöksistä on puolestaan lisätty maininta kauko-ohjatusta ilma-aluksesta tai kauko-ohjatulla ilma-aluksella harjoitettavasta toiminnasta. Lain 182:ssä tarkoitettua valtioneuvoston asetusta ei ole annettu, eivätkä pykälässä mainitut säännökset ole näin ollen tulleet voimaan.

Ilmailulain 37 §:ssä säädetään lentokelpoisuustodistuksesta ja lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta. Ilmailulain 38 §:ssä säädetään puolestaan luvasta ilmailuun. Mainittuja pykäläiä sovelletaan tällä hetkellä miehitettyjen ilma-alusten lentokelpoisuuden valvontaan, eikä säännöksissä mainita erikseen kauko-ohjattua ilma-alusta. Koska ilmailulaki on kuitenkin soveltunut myös miehittämättömään ilmailuun, olisi säännöksiä ollut mahdollista soveltaa miehittämättömään ilmailuun, jos niiden voimaantulosta kauko-ohjattujen ilma-alusten osalta olisi erikseen säädetty. EU-tasolla säädetään miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien vaatimuksista ja niiden markkinavalvonnasta. Kansallisten lentokelpoisuussäännösten voidaan katsoa näin ollen olevan päällekkäisiä miehittämättömien ilma-alusten markkinavalvontasääntelyn kanssa.

Ilmailulain 47 §:ssä säädetään luvan myöntämisen edellytyksistä ja lupakirjoista. Myöskään tässä pykälässä ei mainita kauko-ohjaajaa tai kauko-ohjattua ilma-alusta eikä säännös ole voimassa miehittämättömän ilmailun osalta. Mainittu sääntely on miehittämättömiin ilma-aluksiin

soveltumisen osalta päällekkäistä komission täytäntöönpanoasetuksen lupakirjoja koskevien säännösten kanssa.

Ilmailulain 62 §:ssä säädetään ilmailulain 6 luvussa sovellettavista määritelmistä. Ilmailulain 79 §:ssä säädetään puolestaan rakentamisluvasta ja lain 87 §:ssä rakennusten, rakennelmien ja laitteiden hyväksymisestä käyttöön. Mainituissa pykälissä ei myöskään mainita kauko-ohjattuja ilma-aluksia. Säännökset eivät ole tällä hetkellä sovellettavissa miehittämättömään ilmailuun, sillä säännösten voimaantulosta ei ole erikseen säädetty asetuksella. EU-lainsäädännössä ei säädetä miehittämättömän ilmailun osalta vastaavista seikoista. Mainittuja säännöksiä on sovellettu tähän asti vain miehitettyyn ilmailuun eikä tällä hetkellä ole tiedossa, että kyseisiä säännöksiä olisi tarpeen soveltaa miehittämättömien ilma-alusten osalta.

Ilmailulain 5 luvussa säädetään yleisistä lentotoimintaa koskevista vaatimuksista. Mainitun luvun 52 §:ssä säädetään ilma-aluksen päälliköstä. Pykälän mukaan ilma-aluksella, liitimellä tai muulla laitteella on sitä ilmailuun käytettäessä oltava päällikkö, jonka määrää omistaja, haltija tai käyttäjä. Pykälän perustelujen mukaan ilmailuun käytettävällä liitimellä ja laitteellakin, siihen katsomatta onko se miehitetty vai miehittämätön, tulee olla vastuullinen henkilö ohjaajana. Perustelujen mukaan päällikkö vastaisi siitä, että ilma-alusta tai laitetta käytetään turvallisesti toista ilma-alusta tai kolmatta osapuolta vaarantamatta.

Lain 53 §:ssä säädetään puolestaan ohjaamomiehistön ja kauko-ohjaajan lupakirjasta, kelpuutuksesta ja hyväksynnästä sekä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta. Pykälän 1 momentin mukaan ilma-aluksen kauko-ohjaajalla tulee olla Liikenne- ja viestintäviraston tai 163 §:ssä tarkoitettun harrasteilmailun järjestön myöntämät tai hyväksymät tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset tai hyväksynät sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus tai vieraassa valtiossa annetut tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset, hyväksynät ja lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jotka Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan 1 kohdassa tarkoitettuja vastaaviksi Suomessa.

Ilmailulain 55 §:ssä säädetään ilma-aluksen ja kauko-ohjauspaikan miehistöstä. Pykälän 1 momentin mukaan ilma-aluksen tai sen kauko-ohjauspaikan on ilma-alusta ilmailuun käytettäessä oltava turvallisesti miehitetty. Ilma-aluksen turvallisesta miehityksestä vastaa sen omistaja, haltija tai käyttäjä. Ilmailulain 52 §:ssä päällikköä koskeva säännös on voimassa ja soveltuu myös miehittämättömään ilmailuun. Ilmailulain 53 ja 55 §:n mukaiset säännökset eivät kuitenkaan ole voimassa kauko-ohjattujen ilma-alusten osalta.

Edellä mainitun 53 §:n perusteluissa todetaan, että ilmailulain 73 §:ssä säädetään kauko-ohjatun lentotoiminnan luvasta. Edellä mainittu 73 § on kumottu liikennepalvelulain muuttamisesta annetun lain (301/2018) säätämisen yhteydessä, kun kyseinen pykälä on siirretty liikennepalvelulakiin. Kumottu 73 §:n mukainen kauko-ohjatun lentotoiminnan lupaa koskeva säännös sekä muut kauko-ohjattuja ilma-aluksia koskevat säännökset otettiin aikanaan ilmailulakiin ilmailulain kokonaisuudistuksen yhteydessä vuonna 2014. Mainitun 73 §:n perustelujen mukaan säännös liittyi osana ilmailulain laajempaan miehittämättömiä ilma-aluksia sekä lennokkeja koskevien säännösten uudistamiseen. Perusteluiden mukaan kauko-ohjattua lentotoimintaa ja sen luvanvaraisuutta koskevia kansainvälisiä tai EU:n vaatimuksia ei pykälän säätämisen ajankohtana ollut, mutta kehitystyö oli pitkällä. Pykälän kaltaisella mahdollistavalla muotoilulla luotiin edellytykset siirtyä miehittämättömässä ilmailussa luvanvaraisuuteen sitä myötä, kun kansainvälinen ja/tai EU:n sisäinen yhteisymmärrys saavutettaisiin. Lentotoiminnan lupa on perusteluiden mukaan ajateltu myönnettäväksi, jos hakijalla olisi käytettävissään kauko-ohjatun lentotoiminnan turvalliseen suorittamiseen tarvittava henkilöstö, toimintaan soveltuva kalusto sekä toimintaa koskeva ohjeistus.

Nykyisin ilmailulain kumottua 73 §:ää vastaava säännös sisältyy liikennepalvelulain 128 §:ään. Lisäksi liikennepalvelulain 130 §:ään sisältyy ilmailulain 53 §:n kauko-ohjaajan kelpoisuutta koskevaa säännöstä vastaava säännös. Liikennepalvelulain 128 §:ssä säädetään kauko-ohjatun lentotoiminnan luvasta. Pykälän mukaan 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. Liikennepalvelulain 130 §:ssä säädetään lentäjistä, matkustamomiehien jäsenistä ja kauko-ohjaajasta. Mainitun pykälän 2 momentin mukaan ilma-aluksen kauko-ohjaajalla on oltava kauko-ohjaajan lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen. Edellä mainittu 128 § ja 130 §:n 2 momentti eivät ole voimassa, vaan niiden voimaantulo on säädetty ilmailulain sääntelyä vastaavasti riippuvaiseksi erillisen valtioneuvoston asetuksen antamiseen säännösten voimaantulosta. Mainittua asetusta ei ole annettu.

Ilmailulain 76 §:ssä säädetään lentopaikkojen ja muiden alueiden käytöstä. Pykälän 1 momentin mukaan ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa käyttää vain lentopaikkaa tai 2 momentissa tarkoitettua aluetta. Kielto muiden alueiden käyttämiseen ei koske hätätilannetta, pakkolaskua tai muita niihin rinnastettavia tapauksia, ei myöskään lentoonlähtöä ja laskeutumista miehittämättömällä ilma-aluksella tai sotilashelikopterilla, muulla valtion helikopterilla eikä etsintä- ja pelastustoimintaan käytettävällä helikopterilla pelastus-, virka-apu- ja operatiivisilla lennoilla. Pykälän perustelujen mukaan edellä mainituissa tehtävissä laskeutumispaikka on voitava valita tilanteen vaatimusten mukaan. Mainittu pykälä on voimassa kokonaisuudessaan ja soveltuu näin ollen myös miehittämättömään ilmailuun.

Edellä mainittujen ilmailulain säännösten lisäksi miehittämättömään ilmailuun soveltuvat myös eräät muut ilmailulain ilma-aluksia koskevat säännökset, kuten ilma-aluksen kulkuun puuttumista koskeva ilmailulain 167 § sekä lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttavan toiminnan kieltoa koskeva ilmailulain 159 §. Edellä mainittuja säännöksiä ei ole tarpeen muuttaa uuden EASA-sääntelyn johdosta.

Ilmailulain 138 §:ssä säädetään puolestaan ilmailun vakuutuksista. Miehittämättömän ilmailun vakuuttamista koskeva nykytila ja sen arvio on selostettu tarkemmin luvussa 3.6. EASA-asetuksen uudistumisella on vaikutuksia myös EU:n vakuutusasetuksen soveltumiseen miehittämättömän ilmailun osalta.

Tarkemmat määräykset miehittämättömästä ilmailusta on annettu ilmailulain nojalla annetulla Liikenne- ja viestintäviraston ilmailumääräyksellä OPS-M1 32. Ilmailumääräyksessä määrätään muun muassa yleisistä vaatimuksista kauko-ohjatun ilma-aluksen käyttämisessä, näköyhteyden ulkopuolella tapahtuvasta toiminnasta, lennokin lennättämisestä ja poikkeusluvista. Määräyksen mukaan kauko-ohjatusta lennosta vastaavan henkilön on oltava vähintään 18-vuotias. Kansallinen ilmailulainsäädäntö ei muilta osin sisällä säännöksiä miehittämättömien ilma-alusten lennättämisen vähimmäisiästä. Ilmailumääräys tulee päivittää EASA-asetuksen uudistumisen sekä ilmailulain säännösten päivittämisen johdosta.

Miehittämättömien ilma-alusten lennättämisessä on edellä mainittujen säännösten lisäksi otettava huomioon muutakin kuin nimenomaisesti ilmailulainsäädännöstä johtuva sääntely, kuten yksityisyydensuojaan, kotirauhaan ja liikkumis- ja oleskelurajoituksiin liittyvä sääntely, jota voidaan soveltaa kaiken muun ohella myös miehittämättömään ilmailuun. Eri viranomaisille, kuten poliisille, Puolustusvoimille, Rajavartiolaitokselle ja Rikosseuraamuslaitokselle, on myös säädetty vuonna 2019 voimaantulleilla laeilla puuttumistoimivaltuuksia miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun näitä viranomaisia koskevissa erityislaeissa.

*Nykytilan arvio*

EASA-asetuksen uudistuksessa sen soveltamisalaa lisättiin kaiken painoiset miehittämättömät ilma-alukset. Tämä on merkittävä muutos nykytilaan, sillä aiemmin EU:n toimivallasta oli rajattu pois alle 150 kg painavat miehittämättömät ilma-alukset, joita on säännelty kansallisesti ilmailulain ja liikennepalvelulain piirissä.

EASA-asetuksen soveltamisalan laajentuminen koskemaan miehittämättömiä ilma-aluksia vaikuttaa kansalliseen lainsäädäntöön ensinnäkin sen suhteen, että kansallisesti voidaan antaa vain EU-lainsäädännön mahdollistaman kansallisen liikkumavaran puitteissa miehittämättömiä ilma-aluksia koskevaa EU-lainsäädäntöä täydentävää ja täsmentävää lainsäädäntöä. Miehittämättömän ilmailua koskeva kansallinen liikkumavara on selostettu luvussa 2.2.4. Lähtökohtaisesti ilmailulaissa ei tulisi näin ollen säätää miehittämättömästä ilmailusta muuten kuin valtion miehittämättömän ilmailun ja kansallisen liikkumavaran puitteissa annettujen täsmentävien säännösten osalta.

EASA-asetuksen soveltamisalan laajentuminen koskemaan miehittämättömiä ilma-aluksia vaikuttaa kansalliseen lainsäädäntöön myös sen suhteen, että kansallinen jaottelu miehittämättömässä ilmailussa harraste- ja urheilutarkoituksessa käytettyihin lennokkeihin ja kaupallisessa tarkoituksessa käytettyihin miehittämättömiin ilma-aluksiin poistuu. Ilmailulaista tulisi näin ollen kumota lennokkeja koskevat säännökset. Lisäksi ilmailulain miehittämättömiä ilma-aluksia koskevien määritelmien sisältö tulisi tarkistaa sen suhteen, että ne eivät ole ristiriidassa EU-lainsäädännön kanssa. Kansallisen ilmailua koskevan lainsäädännön sisältö tulee myös käydä läpi ja arvioida, sisältävätkö kansalliset säännökset myös muilta osin sellaista sääntelyä, jonka voidaan katsoa olevan päällekkäistä EU-sääntelyn kanssa.

EASA-asetuksen soveltamisalan laajentumisen vuoksi EU-tasolla säädetään nyt miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajan koulutusvaatimuksista ja toiminnan luvan- ja ilmoituksenvaraaisuudesta. Tästä johtuen ilmailulain 53 ja 55 §:stä tulisi kumota niihin sisältyvä maininta ilma-aluksen kauko-ohjaajasta ja kauko-ohjatun ilma-aluksen miehistöstä. Liikennepalvelulain 128 ja 130 § tulisi samoin kumota EU-lainsäädännön kanssa päällekkäisinä säännöksinä. Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttöä koskeva ilmailulain 76 § sisältää miehittämättömän ilmailua koskevaa sääntelyä, jonka voidaan katsoa täsmentävän EU-lainsäädäntöä.

EU-tasolla ei säädetä miehittämättömien ilma-alusten lentopaikoista ja näin ollen kansallinen lentopaikkojen käyttöä koskeva sääntely on edelleen tarpeen myös miehittämättömän ilmailun osalta. Jatkossa kyseinen pykälä tulee soveltumaan sekä valtion että muuhun miehittämättömään ilmailuun.

Ilmailulain 37, 38, 47, 62, 79 ja 87 § eivät sisällä erillistä mainintaa kauko-ohjatusta ilma-aluksesta. Mainittuja pykäläiä ei ole näin ollen tarve muuttaa. Koska lain 37, 38 ja 47 § sisältävät EU-lainsäädännön kanssa päällekkäistä miehittämättömiä ilma-aluksia koskevaa sääntelyä, ei niitä tulisi jatkossa voida soveltaa miehittämättömään ilmailuun. Lain 62, 79 ja 87 § eivät sisällä EU-lainsäädännön kanssa päällekkäistä sääntelyä ja niiden voimaantulo on edelleen riippuvainen voimaantulon säätämisestä valtioneuvoston asetuksella. Jatkossa säännökset soveltuisivat nykytilaa vastaavasti vain miehitettyyn ilmailuun.

### **3.4 Ilmatilan käytön kieltäminen ja rajoittaminen**

Ilmailu käsitteenä pitää sisällään perinteisen lentotoiminnan lisäksi myös miehittämättömien ilma-alusten sekä lennokkien lennättämisen. Lähtökohtaisesti ilmailu on sallittua ja myös miehittämättömiä ilma-aluksia saa lennättää, ellei ilmatilan käytölle ole asetettu rajoituksia.

Ilmatilan käyttöä voidaan rajoittaa tai kieltää ilmailulaissa säädetyn mukaisesti. Ilmailun rajoittamisesta ja kieltämisestä säädetään ja määrätään ilmailulain 11 §:n lisäksi myös valtioneuvoston asetuksella ilmailulta rajoitetuista alueista (2014/930) sekä ilmailuviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä ja päätöksillä. Operatiivisessa käytössä keskeinen työkalu ilmailijoille myös rajoitettujen alueiden osalta on ilmatilan hallintaa ohjaava käsikirja (ASM-toimintakäsikirja), jota julkaisee Liikenne- ja viestintävirasto yhdessä Ilmavoimien esikunnan kanssa. ASM-toimintakäsikirja sisältää ilmatilan joustavan käytön menetelmät. Toinen keskeinen työkalu on ilmailukäsikirja (Aeronautical Information Publication, AIP), joka sisältää pysyväisluonteiset ilmailun perustiedot. Suomen ilmailukäsikirjan julkaisusta vastaa ilmailutiedotuspalvelun (AIS) tarjoaja Air Navigation Services Finland Oy (jäljempänä ANS Finland Oy). Ilmailukäsikirja julkaistaan sähköisessä muodossa suomeksi ja englanniksi.

Ilmailulain 11 §:ssä säädetään ilmailulta rajoitetuista alueista ja vaara-alueista. Ilmailulta rajoitettuja alueita ovat rajoitusalue, kieltoalue, teollisuuden suoja-alue, tunnistusvyöhyke sekä tilapäinen erillisvarausalue. Näiden alueiden määritelmistä säädetään valtioneuvoston asetuksessa ilmailulta rajoitetuista alueista.

Rajoitusalueella (R-alue, restricted) tarkoitetaan valtakunnan maa-alueen tai aluevesien yläpuolella olevaa rajoiltaan määrättyä ilmatilan osaa, jossa ilmailu on sallittu vain tietyllä luvalla tai tiettyjen erityisehtojen mukaisesti. Suomen ilmatilassa olevat rajoitusalueet on jaettu kolmeen ryhmään: 1) pysyvästi voimassa olevat rajoitusalueet, 2) pysyvät tilapäisesti voimassa olevat rajoitusalueet sekä 3) erikseen perustettavat rajoitusalueet (ns. TEMPO R –alue). Näistä ensimmäiset ovat käytännössä maanpuolustuksen ja aluevalvonnan kannalta merkittäviä kohteita. Toiset puolestaan ovat erillisellä etukäteisilmoituksella aktivoitavia ilmatilan osia, jotka voidaan aktivoida esimerkiksi Puolustusvoimien pyynnöstä. TEMPO R –alueita puolestaan perustetaan tarpeen vaatiessa yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi sekä merkittävän valtiollisen tai yleisötapahtuman turvaamiseksi. Näistä alueista julkaistaan ilmailukäsikirjan lisäys (AIP SUP) hyvissä ajoin ennen rajoitusalueen aktivoitumista. Aktiiviselle rajoitusalueelle lentäminen ilman asianmukaista lupaa on kielletty.

Kieltoalueella (P-alue, prohibited) tarkoitetaan valtakunnan maa-alueen tai aluevesien yläpuolella olevaa rajoiltaan määrättyä ilmatilan osaa, jossa ilma-alusten lentäminen on kielletty. Kaikki ilmailu lentokieltoalueilla on kielletty.

Teollisuuden suoja-alueella tarkoitetaan rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jonka alla olevalla teollisuusalueella tapahtuvasta toiminnasta voi aiheutua haittaa tai vaaraa lennolla oleville ilmaaluksille. Tunnistusvyöhykkeellä (Air Defence Identification Zone, ADIZ) tarkoitetaan valtakunnan raja-alueilla sijaitsevaa rajoiltaan määrättyä ilmatilan osaa, joka on määritelty ilmapuolustuksen tarpeisiin. Tilapäisellä erillisvarausalueella (Temporary Segregated Area, TSA) puolestaan tarkoitetaan määrättyksi ajaksi tietyn käyttäjäryhmän yksinomaiseen käyttöön annettua rajoiltaan määrättyä ilmatilan osaa, jossa tapahtuva toiminta vaatii ilmatilan varaamisen.

Ilmailua voidaan rajoittaa tai se voidaan kieltää kolmella eri tavalla. Ensinnäkin valtioneuvoston asetuksella voidaan ilmailulain 11 §:n 1 momentissa tyhjentävästi luetelluilla kriteereillä rajoittaa ilmailua tai kieltää se. Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä myöntää luvan ilmailuun kieltoalueella (P-alue) kuultuaan niiden tahojen edustajia, joiden suojaamiseksi alue on perustettu. Keskimäärin vuositasolla Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee noin 40 tällaista hakemusta. Puolustusvoimat puolestaan voi sallia ilmailun rajoitusalueella (R-alue), sillä tois-taiseksi ne on perustettu Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen tarpeisiin. Valtioneuvoston asetuksessa ilmailulta rajoitetuista alueista säädetäänkin siitä, miten Puolustusvoimien on kuul-tava Rajavartiolaitosta, mikäli rajoitusalue on perustettu myös Rajavartiolaitoksen tarpeisiin.

Toiseksi, Liikenne- ja viestintävirasto voi rajoittaa taikka kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi 11 §:n 3 momentissa mainituilla kriteereillä. Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee rajoitusalueiden perustamisia keskimäärin 50 kappaletta vuositasona. Kieltoalueita puolestaan ei ole perustettu vuoden 2019 aikana lainkaan.

Kolmas taho, joka voi rajoittaa tai kieltää ilmailua on ilmatilan hallintayksikkö (AMC, Airspace Management Cell). Se on ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005 (FUA-asetus) tarkoitettu yksikkö, joka vastaa yhden tai useamman jäsenvaltion vastuulla olevan ilmatilan päivittäisestä hallinnasta. Ilmatilan hallintayksikön on tarkoituksenmukaisesti katsomallaan tavalla rajoitettava tai kieltävä ilmailu tietyllä alueella 4 momentissa kuvatuilla kriteereillä enintään kolmen vuorokauden ajaksi taikka omasta aloitteestaan enintään yhden vuorokauden ajaksi, jos tähän on poikkeuksellinen ja erityisen painava lentoturvallisuuteen tai maanpuolustukseen liittyvä syy. Ilmatilan hallintayksikön on viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kiellosta tai rajoituksesta.

Lisäksi ilmailulain 11 §:ssä säädetään vaara-alueista. Vaara-alueella (D-alue, danger) tarkoitetaan rajoiltaan määriteltyä ilmatilan osaa, jossa vaihtelevasti määräaikoina saatetaan harjoittaa ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavaa toimintaa. Vaara-alueita on nykyisin perustettu kolmea eri käyttötarkoitusta varten: 1) kansainvälisten merialueiden yläpuolella sijaitsevat Puolustusvoimien ampuma-alueet, 2) miehittämättömällä ilma-aluksilla (UAV) suoritettavaa toimintaa varten perustetut vaara-alueet, ja 3) yleis- ja harrasteilmailun käyttöön perustetut vaara-alueet (esimerkiksi laskuvarjohyppy). Toisin kuin aktiivisella rajoitusalueella tai kieltoalueella, vaara-alueella ilmailu ei tarvitse erillistä lupaa, mutta tällöin tulee noudattaa erityistä varovaisuutta. Myös vaara-alueiden tiedot löytyvät ilmailukäsikirjasta.

Vaara-alueita voidaan asettaa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä tai päätöksellä. Lisäksi ilmatilan hallintayksikkö voi erityisestä syystä määrittää ja osoittaa tilapäisen vaara-alueen enintään kahden viikon ajaksi edellyttäen, että osoittamista koskevat ohjeet sisällytetään 107 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan. Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee vaara-alueiden perustamista koskevia esityksiä keskimäärin 100 kappaletta vuositasona. Ilmatilan hallintayksikön perustamat alueet ovat hinnaltaan samaa luokkaa kuin Liikenne- ja viestintäviraston perustamat alueet, eli n. 320 euroa. Ilmatilan hallintayksikkö voi kuitenkin perustaa alueen nopeammalla aikataululla, mikäli hakemus täyttää ilmatilan hallintaa ohjaavassa käsikirjassa määritellyt ehdot.

#### *Arviointia ilmatilan käytön kieltämisestä ja rajoittamisesta*

Miehittämättömän ilmailun yleistyessä on tunnistettu tarpeita rajoittaa tai kieltää miehittämättömällä ilma-aluksella harjoitettavaa toimintaa uudenlaisten alueiden yllä. Nykyinen sääntely ei mahdollista lennättämisen rajoittamista esimerkiksi tuomioistuimien tai satamien yllä näiden tahojen suojaamiseksi. Säädöksiä päivitettyä on kiinnitettävä huomiota erilaisten rajoitusten ja kieltojen vaikutukseen muulle ilmailulle siten, ettei ilmailua rajoiteta enempää kuin on välttämätöntä tavoiteltavan päämäärän saavuttamiseksi. Uusien alueiden perustamiskustannusten on arvioitu olevan samaa luokkaa kuin nykyisten.

#### *Lentosäännöt ja miehittämätön ilmailu näköyhteyden ulkopuolella*

Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimus (SopS 11/1949) solmittiin Chicagossa vuonna 1944 (jatkossa Chicagon yleissopimus). Chicagon yleissopimus on tullut Suomen osalta voimaan vuonna 1949 Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan mukaisesti ICAO:n neuvosto hyväksyy yleissopimuksen 37 artiklassa tarkoitettut standardit ja suositukset. Näiden joukossa ovat

myös kansainväliset lentosäännöt. Lentosääntöihin kuuluu muun muassa sääntöjä koskien henkilöiden ja omaisuuden suojelua, törmäyksen välttämistä ja lentosuunnitelmia. Lentosäännöt sisältävät paljon yksityiskohtaista sääntelyä muun muassa vähimmäislentokorkeudesta ja valojen käytöstä. Euroopassa lentosäännöistä säädetään komission täytäntöönpanoasetuksessa 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 (Asetus EU N:o 923/2012, jatkossa SERA-asetus). SERA-asetus on annettu yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 551/2004 nojalla.

Edellä kuvattuja asetuksia sovelletaan yleiseen ilmaliikenteeseen, joka on puolestaan määritelty niin kutsutussa SES-puiteasetuksessa, eli yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 549/2004. "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 ja lentosääntöjä noudattavatkin lähtökohtaisesti sekä miehittetty että miehittämätön ilmailu. SERA-asetuksen soveltamisalassa on kuitenkin nimenomainen miehittämätöntä ilmailua koskeva poikkeus. SERAa ei sovelleta harrastekäyttöisiin lennokkeihin eikä leluihin.

Ilma-aluksen käytössä on sekä lennolla että lentopaikalla noudatettava yleisiä sääntöjä ja sovellettavia paikallisia määräyksiä. Niiden lisäksi ilma-aluksen on noudatettava lennon aikana joko näkölentosääntöjä (VFR) tai mittarilentosääntöjä (IFR). 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-asetuksella.

Miehittämättömiä ilma-aluksia koskee suoran näköyhteyden vaatimus (VLOS= Visual Line-of-Sight). Ilmailulain 9 §:n 4 momentin mukaan miehittämätön ilma-alus saa kuitenkin poiketa lentosäännöistä muulta ilmailulta kielletyllä tai miehittämättömän ilma-aluksen lennättämistä varten erotetulla alueella, jos poikkeava menettely on suunniteltu ja toteutetaan siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta.

Lähtökohtana onkin, että miehittämättömiä ilma-aluksia lennätetään näköyhteydessä. Liikenteen turvallisuusviraston (nykyisin Liikenne- ja viestintävirasto) 4.12.2018 antaman määräyksen kauko-ohjatun ilma-aluksen ja lennokin käyttämisestä ilmailuun (OPS M1-32) mukaan näköyhteyden ulkopuolella tapahtuva toiminta, jossa ei käytetä kauko-ohjaustähtäjästä, on suoritettava tarkoitusta varten erikseen varatulla alueella ja ilma-aluksen käyttäjän on laadittava aiotusta toiminnasta kirjallinen toimintakuvaus, turvallisuusarviointi sekä toimintaohjeistus.

Kappaleessa 2 kuvattu miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetus asettaa uudenlaisia vaatimuksia miehittämättömälle ilmailulle. Sen 15 artikla myös mahdollistaa säädettyistä avoimen kategorian vaatimuksista poikkeamisen jäsenvaltioissa.

#### *Arviointia lentosäännöistä ja miehittämättömästä ilmailusta näköyhteyden ulkopuolella*

Suomessa on tunnustettu tarve perustaa alueita, joilla miehittämättömiä ilma-aluksia lennätettäessä voitaisiin poiketa säädettyistä vaatimuksista. Miehittämättömillä ilma-aluksilla on mahdollista esimerkiksi kuvata rakennusten kuntoa tai lumitilannetta, ottaa kuvia kiinteistöväliittäjän

toimintaan, suorittaa vartiointitehtäviä ja muita monenlaisia tehtäviä. Lisäksi miehittämättömillä ilma-aluksilla on mahdollista toimittaa esimerkiksi postilähetystyksiä ja paketteja uudelleenlaisin tavoin. Miehittämättömillä ilma-aluksilla tehtävän työn ja kuljettamisen on arvioitu olevan potentiaalinen kasvava markkina. Miehittämättömän ilma-aluksen lennättäminen näköyhteyden ulkopuolella on nykyisin mahdollista erikseen varatulla alueella, kuten vaara-alue. Näiden alueiden ei kuitenkaan voida katsoa pystyvän vastaamaan miehittämättömän ilmailun yleistymisen mukanaan tuomiin tarpeisiin pidemmällä aikajänteellä. Mahdolliset uudenlaiset alueet on kuitenkin suunniteltava ja toteutettava turvallisesti.

Komissio ja EASA ovat valmistelleet myös ns. U-spaceen liittyvää sääntelyä. U-space on konsepti siitä, kuinka miehittämättömät ilma-alukset voisivat kommunikoida keskenään alustana toimivan palvelun kautta. Komissio ja EASA jakavat puheenjohtajuuden U-space aiheisessa työryhmässä. U-spacesta valmistellaan sääntelyä, joka olisi miehittämättömien ilma-alusten ilmatilan käyttöön liittyvää (access to airspace) ja luonteva jatkumo EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetulle sääntelylle.

#### *Valvottu ja valvomaton ilmatila ja lentopaikat*

Ilmatila jaetaan valvottuun ja valvomattomaan ilmatilaan, jotka jakaantuvat vielä erikoistuneempiin ilmatilaluokkiin sen perusteella, minkälaisista lennonjohtopalvelua siellä saa ja minkälaisella ilma-aluksella kyseiseen ilmatilaan saa lentää. Suomessa noudatetaan SERA-asetuksen mukaista ilmatilaluokituksista A, B, C, D, E, F, G. Suomessa on käytössä ilmatilaluokat C, D ja G.

C-ilmatila on tiukin Suomessa oleva ilmatila, jossa porrastetaan IFR-lennot toisistaan, IFR-lennot VFR-lennoista ja VFR-lennot IFR-lennoista. Porrastamisella tarkoitetaan sekä korkeusporrastusta että vaakasuoraa porrastusta. Korkeusporrastus tarkoittaa sitä, että ilma-aluksille osoitetaan eri lentopinnat. Vaakasuora porrastus saavutetaan puolestaan varmistamalla sekä pitkitäisporrastus (samalla lentosuunnalla tai leikkaavilla lentosuunnilla varmistetaan tietty aikana tai etäisyytenä ilmaistu välimatka) ja sivuttaisporrastus (pidetään ilma-alukset eri reiteillä tai maantieteellisillä alueilla). Käytännössä siis porrastuksella vältetään se, että ilma-alukset törmäisivät toisiinsa. D-ilmatilassa IFR-liikenne porrastetaan IFR-ilma-aluksista, mutta VFR-lennoille annetaan vain liikenneilmoituksia. C- ja D-ilmatiloissa tarjotaan lennonjohtopalvelua, liikenneilmoituksia VFR-lennoista sekä liikenteen väistöneuvoja pyynnöstä. C ja D eroavat myös siinä, mitä näistä palveluista tarjotaan IFR- ja mitä VFR-lennoille. Lennonjohtopalvelu tarkoittaa palvelua, jota tarjotaan törmäysten välttämiseksi ilma-alusten kesken sekä ilma-alusten ja esteiden välillä, sekä ilmaliikennevirtojen sujuvuuden edistämiseksi ja ylläpitämiseksi. G-ilmatila puolestaan on valvomatonta ilmatilaa, jossa ei porrasteta lentoja ja jossa lentotiedotuspalvelua saa vain pyynnöstä. Siellä ei tarjota lennonjohtopalvelua. G-ilmatilaan saa myös lentää ilman lennonjohtoa eli ilma-alukselle annettua lupaa liikkua lennonjohtoyksikön täsmämentämin ehdoin. Valvottuun tilaan (C ja D) lentääkseen pitää pilotilla olla lennonjohtoa selvitys.

Lähtökohtaisesti ilmatilaluokilla ei ole merkittävää vaikutusta miehittämättömän ilmailun harjoittamiselle. Miehittämättömän ilmailua on saanut harjoittaa 150 metrin säteellä maanpinnan lähimmästä kohdasta. Komission täytäntöönpanoasetuksen 4 artiklan mukaan jatkossa miehittämättömän ilma-alusta saa lennättää korkeintaan 120 metrin korkeudessa maanpinnasta. Valvottu ilmatila (C ja D) on sellaisissa korkeuksissa, joissa miehittämättömiä ilma-aluksia ei saa lennättää. Käytännössä valvottu ilmatila eli ilmaluokat C ja D ulottuvat maahan asti lähinnä lentoasemien lähialueella (CTR). Miehittämättömän ilmailua koskevalla Liikenne- ja viestintäviraston ilmailumääräyksellä OPS M1-32 lennättämisestä on kuitenkin mahdollistettu myös lentoasemien lähialueella. On myös mahdollista luopua ilmatilaluokan vaatimuksista ilmatilavaruuksissa, kuten tilapäisellä vaara-alueella.

Myös lentopaikoista osa on valvottuja ja osa valvomattomia. Lentopaikalla tarkoitetaan määritettyä 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 valvomattonta lentopaikkaa eli kansankielellä korpikenttää tai pienlentokenttää. Tämän lisäksi on monia peltokenttiä ja kevytlentopaikkoja. Näillä erilaisilla lentopaikoilla on erilaiset säännöt koskien myös miehittämätöntä ilmailua.

#### *Valvottua ja valvomattonta ilmatilaa ja lentopaikkoja koskeva arviointi*

Nykytila ilmaluokkia ja lentopaikkoja koskien on toimiva. Tällä esityksellä ei esitetä muutoksia ilmatilaluokkiin, niiden vaatimuksiin tai niissä tarjottaviin palveluihin. Tällä esityksellä ei esitetä muutoksia myöskään valvomattomien ja valvottujen lentopaikkojen välille. Nykyisin Suomessa ei vielä ole miehittämättömiä ilma-aluksia, jotka operoisivat valvotussa ilmatilassa, mutta se on mahdollista tulevaisuudessa. Tällöin miehittämätön ilma-alus toimisi kuten muutkin ilmaluokset ja vaatimukset toimintaan määräytyisivät ilmatilaluokan mukaan.

### **3.5 Markkinavalvonta**

Markkinavalvonnalla tarkoitetaan markkinavalvonta-asetuksessa viranomaisten toimintaa tai toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että tuotteet ovat sovellettavien vaatimusten mukaisia eivätkä vaaranna terveyttä, turvallisuutta tai muita yleisten etujen suojeluun liittyviä seikkoja. Virallisia markkinavalvontatoimia voidaan toteuttaa vasta, kun tuote on saatettu markkinoille, otettu käyttöön tai esitetty tullille vapaaseen liikkeeseen luovutusta varten. Markkinavalvontaviranomaisten on tarvittaessa poistettava markkinoilta vaarallisiksi tai vaatimusten vastaisiksi todetut tuotteet. Valvonnan kohteita ovat sekä tuotteet että niihin liittyvät asiakirjat. Suomessa markkinavalvonnasta on säädetty sektoreittain, ja valvontaa tekevät useiden eri ministeriöiden alaiset valvontaviranomaiset. Kaikilla sektoreilla sovelletaan markkinavalvonta-asetusta. Asetuksella pyritään takaamaan vähimmäistasoinen markkinavalvonta kussakin jäsenvaltiossa.

Miehittämättömien ilma-alusten lentokelpoisuuden markkinavalvonnasta ei ole ollut lainkaan EU-tason tai kansallisen tason sääntelyä. EASA-asetus ja sen nojalla annettu delegoitu asetukset ovat luoneet täysin uuden lainsäädäntökehikon miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien lentävien osien markkinavalvonnalle.

Markkinavalvontatehtäviä hoidetaan hajautetusti ja eri sektoreilla on käytössään erilaiset menettelyt markkinavalvontatehtävien suorittamisessa. Viranomaisten toimivallasta ja toimivaltuuksista markkinavalvonnassa säädetään sektori- ja tuotekohtaisissa laeissa. Lähtökohtaisesti kaikilla liikennesektoreiden aloilla markkinavalvontaa kohdistetaan tuotteisiin riskiperusteisesti. Markkinavalvontatehtävät ovat kaikilla sektoreilla lähtökohtaisesti maksullista toimintaa ja niiden hoitamiseen tarvittavat henkilöresurssit rahoitetaan perimällä erilaisia maksuperustelait mukaisia viranomaismaksuja.

#### *Radiolaitteiden, sähkölaitteiden ja lelujen markkinavalvonta*

Miehittämättömät ilma-alusjärjestelmät koostuvat laitteen lentävistä osista sekä radiolaitte-osasta. Miehitettämättömät ilma-alukset ovat siis myös radiolaitteita, jotka käyttävät samoja taajuuksia kuin maanpäälliset viestintäverkot, minkä vuoksi niitä valvotaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/53/EU radiolaitteiden asettamista saataville markkinoilla koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja direktiivin 1999/5/EY kumoamisesta, jäljempänä *radiolaitedirektiivi* sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/30/EU sähkömagneettista yhteensopivuutta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön yhdenmukaistamisesta, jäljempänä *EMC-direktiivi*, nojalla. EASA-asetukseen lisättiin sen uudistamisen yhteydessä 137 ja 138 artikla, joilla vahvistetaan radiolaitedirektiivin ja EMC-direktiivin rinnakkainen soveltaminen EASA-asetuksen rinnalla.

Radiolaitteiden markkinavalvonnasta ja radiolaitteiden sähkömagneettisen yhteensopivuuden valvomisesta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo kaikkia markkinoilla olevia radiolaitteita, joten miehittämättömien ilma-alusten ohjauslaitteet ovat vain yksi ryhmä muiden radiolaitteiden joukossa.

Valvontakenttä kattaa useita tuhansia erilaisia radiolaitteita. Valvonnan piirissä tarkastetaan vuosittain keskimäärin sata laitetta ja näin ollen kaikkia laitekategorioita ei käydä vuosittain läpi. Tarkastukset kohdistetaan riskiperusteisesti, eikä eri laitekategorioiden tarkastuksille ole olemassa etukäteen asetettuja vaatimuksia. Lisäksi vuosittain tarkemman valvonnan alle valitaan jokin laitekategoria. Miehitettämättömien ilma-alusten ohjaimiin on kohdistettu tämän tyyppistä valvontaa, mutta silti tarkastusmäärät ovat hyvin pieniä. Miehitettämättömien ilma-alusten radio-ohjainlaitteita on tarkastettu vuosittain noin 3 - 10 kappaletta.

Valvontatehtävän hoitamiseen on varattu Liikenne- ja viestintävirastossa kolmen henkilötyövuoden panos. Markkinavalvonta on osa Liikenne- ja viestintäviraston maksullista toimintaa, jonka kustannukset sisällytetään lupamaksujen hinnoitteluperusteisiin maksuperustelain mukaan. Radiolaitteiden osalta valvonnan edellyttämät henkilötyövuodet rahoitetaan taajuumaksuilla, joita peritään radiolupien haltijoilta.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, jäljempänä *Tukes*, vastaa puolestaan miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien osalta niiden radiolaitteiden sähköturvallisuuden valvonnasta. Valvonta kohdistuu pääasiassa laitteiden laturiosaan. Lisäksi Tukes vastaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/48/EY lelujen turvallisuudesta, jäljempänä *leludirektiivi*, soveltamisalaan kuuluvien lennätettävien lelujen valvonnasta. Leluiksi on katsottu käytännössä kaikki alle 250 grammaa painavat miehittämättömät ilma-alukset.

Tukesilla ei ole kuitenkaan kokemusta toimia tyyppitarkastus- tai muunlaisena hyväksyntäviranomaisena varsinaisia miehittämättömiä ilma-alusjärjestelmiä vastaavanlaisten tuotteiden osalta. Niiden Tukesin valvomien tuotteiden osalta, joille lainsäädäntö edellyttää tyyppitarkastusta, kuten kaasulaitteet ja henkilönsuojaimet, menettelyn toteuttaa ilmoitettu laitos, ei valvontaviranomaisena toimiva Tukes.

#### *Arviointi radiolaitteiden, sähkölaitteiden ja lelujen markkinavalvonnasta*

Miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien nykyinen markkinavalvontajärjestelmä on hajautunut. Laitteita ei valvota tällä hetkellä lainkaan ilmailun turvallisuuden näkökulmasta, vaan laitteen radiotaajuuksien ja sähköturvallisuuden näkökulmasta.

Tuleva miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien markkinavalvontatoimivalta on tärkeää keskittää miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien osalta yhdelle viranomaiselle tai vähintään yh-

delle hallinnonalalle. Näin edistetään yhdenmukaista päätöksentekoa ja kevennettäisiin asiakkaiden hallinnollista taakkaa. Esimerkiksi ilma-alusten tuontiin ja tarvittaviin hyväksyntöihin liittyviin kysymyksiin tulee voida saada vastaukset samasta virastosta, riippumatta mihin ilma-aluskategoriaan tuote kuuluu. Vastaavasti tuotteita tulee käsitellä valvonnassa yhdenmukaisesti riippumatta siitä mihin kategoriaan ne kuuluvat.

Yleisesti radiolaitteiden, laitteiden sähköturvallisuuden ja lelujen markkinavalvonnalle on vaikiintuneet ja toimivat menettelyt ja erityistä osaamista niitä hoitavissa viranomaisissa, joten kyseiset tehtävät tulee myös jatkossa säilyttää niitä hoitaneiden viranomaisten tehtävänä.

### **3.6 Miehitämättömän ilmailun vakuuttaminen**

Ilmailulain 138 § sisältää säännökset ilmailun vakuutuksista. Ilmailulaissa ei säädetä erikseen miehitämättömän ilmailun vakuuttamisesta. Pykälän mukaan 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 (myöhemmin *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 ilmailulain 139 §:ää, jossa säädetään kansallisista vakuutusvaatimuksista. EASA-asetus ei sisällä vaatimuksia miehitämättömän ilmailun vakuuttamisesta.

Ilmailun vakuutusasetus velvoittaa sellaisen vakuutuksen ottamiseen, joka kattaa toiminnasta kolmansille aiheutuneet vahingot. Vakuutusvelvollisuus kohdistetaan asetuksessa lentoliikenteen harjoittajaan ja ilma-aluksen käyttäjään, ja näillä tahoilla on oltava ilmailun vakuutusasetuksen mukainen vakuutus.

Ilmailun vakuutusasetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ilma-alusten pienoismallit, joiden suurin hyväksytty lentoonlähtömassa on alle 20 kilogrammaa. Kansallisesti lennokit, eli urheilu- ja harrastetoimintaan käytetyt miehitämättömät ilma-alukset, on katsottu asetuksen tarkoittamiksi pienoismalleiksi. Niiden osalta ei ole edellytetty vakuutuksen ottamista silloin, kun ne ovat painaneet alle 20 kilogrammaa. Sen sijaan ammattimaisessa toiminnassa käytetyt miehitämättömät ilma-alukset on katsottu ilma-aluksiksi. Näiden osalta on edellytetty ilmailun vakuutusasetuksen mukaisen vakuutuksen ottamista, vaikka ne painaisivat alle 20 kilogrammaa. Selvänä on pidetty asetuksen soveltumista 20 kilogrammaa painavampiin miehitämättömiin ilma-aluksiin.

Suomessa ei ole sellaista vakuutusyhtiötä, joka olisi erikoistunut ilmailuvastuuvakuutusten tarjoamiseen. Ilmailun vakuutustoiminta on eriytynyt omaksi ja hyvin kansainväliseksi alakseen vakuutusmarkkinoilla. Suomalainen vakuutusala on kuitenkin pyrkinyt olemaan miehitämättömän ilmailun kehityksessä mukana ja on kiinnostunut luomaan markkinoiden kysyntää vastaavia vakuutustuotteita.

Kaupalliseen tarkoitukseen käytettäville miehitämättömille ilma-aluksille on mahdollista saada nimenomaisesti miehitämätöntä ilma-alusta varten räätälöityjä vakuutuksia osana toiminnan vastuuvakuutusta. Finanssiala ry:n arvion mukaan Suomessa yrityksille on myönnetty toiminnan vastuuvakuutuksia noin 700-1500 kappaletta. Vakuutuksessa on tyypillisesti tarkasti rajattu, minkälainen miehitämätön ilmailu kuuluu vakuutuksen piiriin, jolloin on voitu esimerkiksi määrittää, että vain näköyhteydessä tapahtuva kauko-ohjaus tai vain tietyn painoiset miehitämättömät ilma-alukset kuuluvat vakuutuksen piiriin. Tiedossa ei ole, että nykytilan mukaiseen käytäntöön liittyisi ongelmia tai että nykyiseen oikeustilaan kaivattaisiin muutosta.

Harraste- ja urheilutarkoituksessa käytettäviä miehittämättömiä ilma-aluksia on vakuutettu lähinnä kotivakuutuksen piirissä. Vakuutustutkimuksen 2018 mukaan 93 prosentilla suomalaisista on kotivakuutus. Tietoa siitä, kuinka moni näistä kotivakuutuksista sisältää myös vastuuvakuutuksen, ei ole. Kotivakuutuksen osana olevissa vastuuvakuutuksissa saattaa olla rajoituslauseke, jolla ilmailusta kolmansille aiheutuneet vahingot jäävät vakuutuksen ulkopuolelle. Kun lennokit eivät ole kansallisen tulkinnan mukaan olleet ilma-aluksia, vastuuvakuutuksen ilmailua koskeva rajoituslauseketta ei kuitenkaan ole lähtökohtaisesti sovellettu harraste- ja urheilutoiminnassa käytettäviin lennokkeihin. Sen sijaan lennokeilla aiheutetut vahingot ovat saattaneet kuulua kotivakuutuksen osana myönnettävän vastuuvakuutuksen korvauksen piiriin. Finanssiala ry on arvioinut, että noin 80 prosenttia ennen EASA-asetuksen voimaantuloa myönnettyistä kotivakuutuksiin sisältyvistä vastuuvakuutuksista kattaa myös lennokeilla kolmansille osapuolille aiheutetut vahingot. Tähän ei kuitenkaan ole ollut vakiintunutta käytäntöä. Lennokeilla kolmansille aiheutettujen vahinkojen korvattavuutta vastuuvakuutuksesta on erittäin hankala arvioida.

Kotivakuutukseen sisältyvän vastuuvakuutuksen lisäksi lennokit voivat kuulua myös lajiliitolle (Suomen ilmailuliitto, SIL) myönnetyn toissijaisen vastuuvakuutuksen piiriin, mikäli lennokin omistaja on lajiliiton jäsen. Tästä vakuutuksesta on mahdollisesti korvattu sellaiset kolmannelle osapuolelle aiheutuneet vahingot, joita kotivakuutuksen vastuuvakuutus ei kata. Lisäksi lennokikerhoilla on saattanut olla lennokkitoiminnan kattava toiminnan vastuuvakuutus, joka on voinut kattaa esimerkiksi kerhon hallinnoimalla lennätyspaikalla tai kerhon jäsenen kolmannelle osapuolelle aiheuttamia vahinkoja.

EU-lainsäädäntö ei tunnista Suomessa kansallisesti omaksuttua jaottelua harraste- ja urheilutoimintaan sekä kaupalliseen toimintaan käytettävien miehittämättömien ilma-alusten välillä. Ilmailun vakuutusasetuksen soveltaminen miehittämättömiin ilma-aluksiin on koettu kansallisesti tiettyssä määrin haasteelliseksi ennen EASA-asetuksen uudistamista johtuen siitä, ettei ilmailun vakuutusasetusta laadittaessa ole otettu huomioon miehittämättömän ilmailun kehittymistä ilmailusektorin vakiintuneeksi toimijaksi. Asetuksen soveltuminen miehittämättömiin ilma-aluksiin ei ole näin ollen ollut täysin selkeää.

Kaupallisen toiminnan sekä riskejä sisältävän toiminnan osalta vakuutuksenottamisvelvollisuutta miehittämättömän ilmailun toiminnalle voidaan edelleen pitää tärkeänä, erityisesti, kun otetaan huomioon, että miehittämättömien ilma-alusten tekniikka kehittyy nopeasti ja miehittämättömiä ilma-aluksia hyödynnetään hyvin erilaisin tavoin. Harraste- ja urheilutoiminnan osalta miehittämättömän ilmailun turvallisuustaso on ollut hyvä.

### **3.7 Maahuolinta**

Maahuolinta on keskeinen lentoturvallisuuden osa-alue. Ilmailulaissa maahuolintaa koskee lain 8 luku. Ilmailulain 93 §:ssä säädetään maahuolintapalveluja tarjoavan turvallisuuden hallinnasta. Lainkohdan 1 momentin mukaan maahuolintapalveluja tarjoavan on ylläpidettävä ja kehitettävä turvallisuudenhallintajärjestelmää, jonka avulla se varmistaa oman toiminnan turvallisuuden ja edistää koko lentopaikan turvallisuutta. Turvallisuudenhallintajärjestelmästä on käytävä ilmi ainakin seuraavat asiat: maahuolintapalveluja tarjoavien yritysten vastuunjako ja päätoksentekojärjestelmä, toiminnan vaatimustenmukaisuus, käytettävät alihankkijat ja näiden valvonta, asiakirjahallinta, poikkeamaraportointi ja poikkeamien käsittely, henkilöstön koulutus ja muu kehittäminen ja kaluston hallinta. Säännöksen 2 momentin mukaan maahuolintapalveluja tarjoavan on toimitettava tiedot turvallisuudenhallintajärjestelmästäan lentopaikan pitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle. Lainkohdan perustelujen mukaan tarkoituksena on ollut, että maahuolintapalveluja tarjoavien yritysten olisi panostettava turvallisuuden hallintaan. Samoin

lainkohdalla on ollut tarkoitus varmistaa sekä maahuolintapalveluja tarjoavien yritysten, että koko lentopaikan toiminnan turvallisuuden edistäminen.

Uudistettu EASA-asetus laajeni soveltamisalaltaan koskemaan myös maahuolintaa ja sen turvallisuutta. Maahuolinnan turvallisuuslainsäädäntö löytyy siten uudistetusta EASA-asetuksesta. Asetuksen 33 artiklan mukaan maahuolintapalvelun on täytettävä keskeiset vaatimukset, jotka vahvistetaan asetuksen liitteessä VII. Näin ollen kansallinen maahuolinnan turvallisuutta koskeva säännös tulisi kumota.

### **3.8 Turvallisuusohjelma**

Ilmailulain 4 §:ssä säädetään Suomen ilmailun turvallisuusohjelmasta. Sen 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto laatii ja vahvistaa kansallisen ilmailun turvallisuusohjelman ottaen huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut standardit sekä Euroopan unionin ilmailun turvallisuusohjelman. Lainkohdan 2 momentin mukaan ilmailun toimijoiden on otettava toiminnassaan huomioon kansallinen ilmailun turvallisuusohjelma ja siihen liittyvät tavoitteet sekä niiden seuranta. Lainkohdan perustelujen mukaan jäsenvaltioille on Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetuilla standardeilla asetettu vastuut ja velvoitteet lentotoiminnan, lentokelpoisuuden, lennonvarmistuspalvelun, lentopaikkojen sekä onnettomuus- ja vaaratilannetutkinnan osalta. Nämä vastuut ja velvoitteet liittyvät yleisesti turvallisuuden hallintaan, joka perustelujen mukaan toteutetaan jäsenvaltion, valvojan viranomaisen sekä palvelun tarjoajien ja toiminnan harjoittajien toiminnoilla. Turvallisuusohjelmassa jäsenvaltioiden on asetettava määrälliset turvallisuuden tavoitetasot sekä indikaattorit, joiden avulla tavoitteiden toteutumista seurataan.

Edelleen lainkohdan perustelujen mukaan turvallisuusohjelmassa kuvataan, miten Suomessa lainsäädännön avulla on varmistettu ensinnäkin se, että palvelun tarjoajilla on vaadittava turvallisuudenhallintajärjestelmä. Toiseksi olisi kuvattava, miten jäsenvaltio valvoo turvallisuudenhallintajärjestelmien toimintaa ja kolmanneksi olisi jäsenvaltion eri toimijoiden vastuut ja valtuudet määriteltävä selkeästi. Perustelujen mukaan turvallisuusohjelma toimii lisäksi apuvälineenä eri ilmailun alojen lainsäädännöstä koostuvan määräysverkoston kuvaamisessa ja antaisi tästä selkeän kokonaiskuvan. Lainkohdan 2 momenttia koskevissa perusteluissa todetaan, että ilmailun toimijoiden eli palvelun tarjoajien on luotava turvallisuuden hallintaan tarvittavat toiminnot, turvallisuudenhallintajärjestelmät, joilla turvallisuusohjelmassa asetetut tavoitetasot pyritään täyttämään. Palvelun tarjoajat lisäksi vastaisivat seurannasta.

Vaikka turvallisuusohjelmaa koskevassa ilmailulain 4 §:ssä viitataan Chicagon yleissopimukseen, Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet eivät ole nimenomaisesti velvoittaneet tällaisen ohjelman laatimiseen, vaan kyse on puhtaasti kansallisesta sääntelystä. Uudistetun EASA-asetuksen II luku koskee ilmailun turvallisuuden hallintaa ja luvun 7 artiklassa säädetään kansallisesta turvallisuusohjelmasta, joka kunkin jäsenvaltion on laadittava. Uudistettu EASA-asetus asettaa siten velvollisuuden asetuksessa tarkemmin säännellyn turvallisuusohjelman laatimiseksi kussakin jäsenvaltiossa. Ilmailulain Suomen ilmailun turvallisuusohjelmaa koskevaa 4 §:ää olisi syytä tarkistaa ja muuttaa siten, että se ei sisällä EASA-asetuksen kanssa päällekkäistä sääntelyä.

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin Euroopan unionin EASA-asetusta ja sen nojalla annettua komission miehittämättömiä ilma-aluksia koskevaa täytäntöönpanoasetusta sekä delegoitua asetusta.

Laissa ehdotetaan säädettäväksi uudessa EASA-asetuksessa tarkoitetun kevyen ilmailun opt out -poikkeamismahdollisuuden käyttämisestä siten, että kaikkia kansallisen liikkumavaran piiriin kuuluvia kevyitä ilma-aluksia säädeltäisiin jatkossa ilmailulaissa. Kansallisen sääntelyn piiriin ehdotetaan lisättäväksi kaikki kevyet kaksipaikkaiset ilma-alukset ja kevyet helikopterit aina 600 kilogrammaan saakka ja vedessä käytettäväksi tarkoitetut kevyet ilma-alukset ja helikopterit aina 650 kilogrammaan saakka. Kansallisen sääntelyn piiriin ehdotetaan kuuluvaksi myös kaikki enintään 600 kilogrammaa painavat kaksipaikkaiset purjelentokoneet.

Laissa säädettäisiin miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien kauko-ohjaajien vähimmäisiistä toimintakategoriassa avoin ja erityinen. Vähimmäisikä toimintakategoriassa avoin olisi 12 vuotta ja toimintakategoriassa erityinen 15 vuotta.

Lisäksi kansalliseen lainsäädäntöön on syytä tehdä muutoksia ilmailulta rajattuja alueita ja vaara-alueita koskevaan 11 §:ään. Ensinnäkin pykälä ehdotetaan jaettavan selkeyden ja sen laajuuden vuoksi kahdeksi pykäläksi; nykyiseen 11 §:ään jää ilmailun rajoittamista ja kieltämistä koskeva sääntely, kun taas uuteen 11 c §:ään ehdotetaan siirrettävän vaara-alueita koskeva sääntely. Lisäksi uudeksi 11 a ja 11 b §:ksi ehdotetaan lisättävän miehittämättömän ilmailun UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevat pykälät.

Ilmailulta rajoitettujen ja kiellettyjen alueiden perustamisen keskeiset periaatteet pysyvät samoina. Ilmailua voidaan edelleen rajoittaa ja se voidaan kieltää edelleen valtioneuvoston asetuksella, Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä ja päätöksellä sekä lyhytaikaisesti ilmatilan hallintayksikön toimesta. Muutoksia esitetään siihen, kuinka ilmailulta rajoitetulla tai kielletyllä alueella ilmailuun voidaan erityisestä syystä myöntää lupa. Esitetään myös, että tilapäisten ilmailulta rajoitettujen tai kiellettyjen alueiden kestoa pidennetään. Lisäksi pykälään esitetään eräitä teknisiä muutoksia.

Uudessa 11 a §:ssä säädetään UAS-ilmatilavyöhykkeistä, joissa rajoitetaan miehittämättömillä ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa tai kielletään se pykälässä kuvattujen tavoitteiden kannalta tärkeiden kohteiden yläpuolella. Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeen toistaiseksi tai määräajaksi. Jos UAS-ilmatilavyöhyke on perustettu jonkin kohteen suojaamiseksi, kohteen lukuun tapahtuva miehittämättömällä ilma-aluksella harjoitettava toiminta on kuitenkin sallittu. Lisäksi kohde voi antaa luvan miehittämättömällä ilma-aluksella harjoitettavaan toimintaan ja asettaa sille erityisehtoja. Pykälä perustuu miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 15 artiklan 1 kohtaan.

Uudessa 11 b §:ssä säädetään UAS-ilmatilavyöhykkeistä, joissa helpotetaan miehittämättömillä ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa. Liikenne- ja viestintävirasto voi miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän hakemuksesta perustaa määräaikaisen alueen, jolla miehittämättömän ilma-alus on vapautettu yhdestä tai useammasta miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 4 artiklassa tarkoitetusta avointa kategoriasta koskevasta vaatimuksesta. Alue voidaan perustaa joko hakijan omaan käyttöön tai se voidaan perustaa yleiseen käyttöön. Lisäksi virasto voi asettaa toiminnalle laissa määritellyjä ehtoja ja rajoituksia. Pykälä perustuu miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 15 artiklan 2 kohtaan.

Uuden sääntelyn myötä voimassaolevan ilmailulain 9 §:stä esitetään poistettavan 4 momentti, jonka mukaan miehittämättömän ilma-alus saa poiketa lentosäännöistä muulta ilmailulta kielletyllä tai miehittämättömän ilma-aluksen lennättämistä varten erotetulla alueella. Vaara-alueita koskeva sääntely siirretään uuteen 11 c §:ään. Lisäksi ilmailurikkomusta koskevaa 178 §:ää ja valtioneuvoston asetusta ilmailulta rajoitetuista alueista päivitetään ilmailulain 11 §:n muuttamisen yhteydessä.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän tulisi ottaa ilmailun vakuutusasetuksen mukainen vakuutus toimintakategorian erityinen ja sertifioitu toimintaa varten, silloin kun miehittämättömän ilma-aluksen lentoonlähtömassa on alle 20 kilogrammaa. Vakuutusvelvollisuutta ei olisi silloin, kun toiminta kuuluu avoimeen kategoriaan ja miehittämättömän ilma-aluksen lentoonlähtömassa on alle 20 kilogrammaa. Lisäksi laissa säädettäisiin, että komission delegoidussa asetuksessa tarkoitetuista markkinoille saatettujen miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien valvonnasta vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto.

Ehdotetulla lailla toteutettaisiin eräitä lainsäädäntötekniisiä muutoksia johtuen EASA-asetuksen soveltamisalan laajentumisesta ja terminologisista muutoksista. Valtion ilmailun määritelmää ehdotetaan ensinnäkin yhdenmukaistettavaksi uuden EASA-asetuksen julkisia viranomaisia koskevan soveltamisalasäännöksen sanamuodon kanssa. Uuden EASA-asetuksen soveltamisalan laajentumisen vuoksi maahuollinnan turvallisuudesta ei säädettäisi enää kansallisessa laissa. Samoin turvallisuusohjelmaa koskevaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siltä osin, kuin se on päällekkäinen uuden EASA-asetuksen turvallisuusohjelmaa koskevan sääntelyn kanssa. Lisäksi komission täytäntöönpanoasetuksen kanssa päällekkäiset ilmailulakiin ja liikennepalvelulakiin sisältyvät miehittämättömän ilmailun luvanvaraisuutta ja kauko-ohjaajan pätevyyttä koskevat säännökset ehdotetaan kumottavaksi.

Lisäksi lain muutoksenhakusäännökseen ehdotetaan tehtäväksi lainsäädäntötekniinen muutos, jolla päivitetttäisiin säännöksen sisältämät säädösviittaukset vastaamaan voimaan tullutta lakia oikeudenkäynnistä hallintoasioissa.

EASA-asetuksen mahdollistamaa valtion ilmailua koskevaa poikkeamismahdollisuutta ei ehdoteta otettavaksi käyttöön.

## **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

### **4.2.1 Yleistä esityksen vaikutuksista**

Esitykseen sisältyvillä miehittämättömää ilmailua koskevilla ehdotuksilla on välittömiä vaikutuksia ensinnäkin miehittämättömien ilma-alusten käyttäjiin ja kauko-ohjaajiin. Vaikutukset kohdistuvat sekä kaupallisessa tarkoituksessa että harrastetarkoituksessa miehittämättömiä ilma-aluksia käyttäviin henkilöihin ja yrityksiin. Lisäksi esityksen kevyttä ilmailua koskevilla ehdotuksilla olisi välittömiä vaikutuksia kevyen ilmailun harrastajiin. Välittömiä vaikutuksia kohdistuu myös Liikenne- ja viestintävirastoon sille tulevien uusien markkinavalvontaa, ja ilmailulta rajoitettujen alueiden perustamista koskevien viranomaistehtävien johdosta. Kevyen ilmailun poikkeamismahdollisuudesta johtuen Liikenne- ja viestintäviraston tehtävämäärä tulisi väliaikaisesti kasvamaan. Tehty vaikutustenarviointi perustuu eri sidosryhmien ja useiden eri asiantuntijoiden kuulemisiin.

Ilmailulta rajoitettujen alueiden sääntelyyn tehtävillä muutoksilla arvioidaan olevan vaikutuksia niin kuluttajiin, yrityksiin kuin viranomaisiin. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti miehittämättömään ilmailuun. Vaikutusten arvioidaan kuitenkin olevan vähäisiä. Yrityksille uusista miehittämättömän ilmailun UAS-ilmatilavyöhykkeistä on arvioitu aiheutuvan vähäisiä myönteisiä vaikutuksia, sillä uusilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä voidaan helpottaa miehittämättömää ilmailua asettamalla sille ehtoja. Miehittämättömällä ilmailulla on arvioitu olevan potentiaalia esimerkiksi kuljetussektorilla sekä erilaisissa kuvauspalveluissa. Vähäisiä vaikutuksia aiheutuu myös niille viranomaisille ja muille tahoille, joiden toimintaa suojaamaan perustetaan ilmailulta rajoitettuja alueita, ja joiden omaan lukuun tapahtuva miehittämättömän ilmailu on kuitenkin sallittua.

Vaikutuksia voi aiheutua esimerkiksi erilaisissa toiminnan seuranta- tai vartiointitoiminnassa tapahtuvista säästöistä. Valtiontaloudelle ilmaisulta rajoitettujen alueiden sääntelyyn tehtävillä muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia.

#### 4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

##### *Vaikutukset julkiseen talouteen*

Ehdotuksella olisi taloudellisia vaikutuksia johtuen EU-lainsäädännön edellyttämän markkinavalvontatehtävän osoittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Miehitämättömän ilmailun markkinavalvontaa koskevan tehtävän henkilöresurssivaikutusten kattamiseen ei ole varattu erillistä rahoitusta vuoden 2020 talousarvioesityksessä tai julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2019–2022. Tehtävä on mahdollista toteuttaa kohdentamalla tarvittaessa uudelleen hallinnonalan henkilöresurssien määrärahoja.

Uuden tehtävän sisällön laajuutta voidaan arvioida suhteessa Liikenne- ja viestintävirastossa tällä hetkellä tehtävään markkinavalvontaan. Kokonaisuudessaan ehdotuksen voidaan arvioida lisäävän Liikenne- ja viestintäviraston henkilöresurssien tarvetta noin 2,5 henkilötyövuodella. Arvio perustuu Liikenne- ja viestintävirastossa hoidettavana olevien muiden asiakokonaisuuksien markkinavalvontatehtävien henkilöresurssimääriin.

Kevyiden ilma-alusten Kevyisiin ilma-aluksiin liittyvistä viranomaispalveluista perittäisiin liikenne- ja viestintäministeriön liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1148/2018) mukaiset kustannukset kattavat toimenpidemaksut. Ultrakevyiden ilma-alusten painorajojen korottamiseen liittyviä viranomaistoimenpiteitä tehtäisiin muutaman vuoden aikana enintään muutamia kymmeniä vuodessa. Viranomaisresurssien tarve ei kasvaisi pysyvästi vaan tehtävien määrän kasvu olisi luonteeltaan väliaikainen.

Ehdotetuilla muutoksilla ei ole vaikutuksia kuntatalouteen.

##### *Vaikutukset yrityksiin*

##### *Kauko-ohjaajan vähimmäisikä*

Miehitämättömän ilmailun vähimmäisikää koskevalla sääntelyllä ei ole tunnistettu olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Vähimmäisiän asettamisen vaikutukset liittyvät pääasiassa miehitämättömän ilmailun harrastamisen suosion mahdollisiin muutoksiin. Uusi vähimmäisikä sääntely voisi rajoittaa harrastamisen suosiota, jos lapset ja nuoret eivät voisi jatkossa enää lennättää miehitämättömiä ilma-aluksia vähimmäisikä sääntelystä johtuen. Esityksessä on kuitenkin otettu lähtökohdaksi nykytilan säilyttäminen mahdollisimman pitkälle EU-sääntelyn asettamissa rajoissa. Harrastetoimintaan kohdistuvassa vähimmäisikä sääntelyssä, eli avoimen kategorian toiminnassa ehdotetaan otettavaksi käyttöön koko kansallinen liikkumavara, jolloin vähimmäisikävaatimus asettuu 12 vuoteen. Lisäksi tätä nuorempi henkilö voi lennättää miehitämättömiä ilma-alusta niin sanotun valvojan seurassa. Näin ollen vähimmäisikää koskevalla ehdotuksella ei arvioida olevan merkittäviä kielteisiä vaikutuksia harrastetoiminnan suosioon eikä tätä kautta taloudellisia vaikutuksia esimerkiksi harrastekäyttöön tarkoitettujen miehitämättömien ilma-alusten myynnille. Harrastuksen suosion mahdollisella vähenemisellä voisi olla vähäisiä vaikutuksia nuorimpien lasten käyttämien laitteiden ja tarvikkeiden myyntiin. Myöskään erityinen kategorian vähimmäisikä sääntelyllä ei arvioida olevan kielteisiä vaikutuksia lennättämisen suosioon. Erityisessä kategoriassa tapahtuva kauko-ohjaaminen on pääasiallisesti yritystoiminnan muodossa tapahtuvaa toimintaa eikä ehdotetun 15 vuoden vähimmäisikävaatimuksen

arvioida muodostavan estettä lennättämiselle erityisen elinkeinotoimintojen piirissä, koska nuorten työsuhteita koskee joka tapauksessa vähimmäisikään liittyviä säännöksiä.

### *Vakuuttamisvelvollisuus*

Kaupallisessa toiminnassa vastuuvakuuttamisen pakko on jo olemassa miehittämätöntä ilmailua harjoittavilla yrityksillä. Miehittämättömän ilmailun kategoriat erityinen ja sertifioitu ovat yleensä kaupallista toimintaa ja siten vakuuttamisvelvollisuus ei muuta yritysten tilannetta. Ehdotetulla sääntelyllä ei arvioida olevan vaikutusta vakuutusyhtiöiden itsenäiseen kehitystyöhön. Vakuutusala kehittää vakuutus tuotteiden tarjontaa ja niiden ominaisuuksia itsenäisesti ja miehittämättömän ilmailun yleistymisen voi kannustaa kehittämään uusia vakuutus tuotteita erilaisille miehittämättömille ilma-aluksille.

### *Kevyt ilmailu*

Painorajojen korotusta hyödynnettäisiin muuttamalla olemassa olevaa ultrakevyttä kalustoa uusille lentoonlähöpainoille sekä ostamalla uusia koneita, joilla on uutta rajaa vastaava lentoonlähöpaino. Muutoksissa edellytyksenä on koneen valmistajan hyväksyntä ja tuki muutostöille. Maahan tuotaisiin myös käytettyjä koneita, joihin on tehty valmistajan hyväksymä painonkorotus tai koneita, jotka on alun perin valmistettu korkeammalle massalle. Markkinat kehittyvät sitä mukaa, kun korkeampi massa otetaan kansallisesti käyttöön alati useammassa Euroopan maassa.

Suomessa ei ole ultrakevyiden koneiden valmistajia, mutta uusien painorajojen voidaan arvioida muodostavan jossain määrin mahdollisuuksia koneiden valmistamistoiminnan luomiselle. Mitä useammassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa otetaan käyttöön kevyitä ilma-aluksia koskeva painorajojen nosto, sitä enemmän Euroopan unionissa sisämarkkinat tarjoavat valmistajille uusia mahdollisuuksia. EU:n ulkopuolella korkeampien massarajojen mukaiset ultrakevyiden koneiden ja niiden osien ja varusteiden markkinat ovat jo nyt laajat.

### *Vaikutukset kotitalouksien asemaan*

Esityksellä ei olisi välittömiä tai merkittäviä vaikutuksia eri väestöryhmien tai kotitalouksien taloudelliseen asemaan tai kotitalouksien käyttäytymiseen.

Esityksessä ehdotettu vakuutussääntelyn ei arvioida aiheuttavan kotitalouksille kustannusten nousuja, sillä uuden sääntelyn tarkoituksena on heijastella mahdollisimman vahvasti nykyistä oikeustilaa. Vakuutuksenottovelvollisuus koskee vain kategorioita erityinen ja sertifioitu, jolloin tyypillinen miehittämättömällä ilma-aluksilla harjoitettava urheilu- ja harrastustoiminta jäisi edelleen vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle.

Ilmailulta rajoitettujen alueiden sääntelyyn tehtävillä muutoksilla arvioidaan olevan vähäisiä vaikutuksia kuluttajiin. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti miehittämättömään ilmailuun. Kuluttajia koskevia vähäisiä kielteisiä vaikutuksia aiheutuu siitä, että erilaisilla rajoituksilla ja kielloilla rajoitetaan ilmailua tietyillä alueilla, mikä voi rajoittaa harrastustoimintaa kyseisillä alueilla. Kuluttajia koskevia myönteisiä vaikutuksia puolestaan arvioidaan aiheutuvan siitä, että miehittämättömän ilmailun helpottamisella kuluttajien saataville voi ilmestyä uudenlaisia palveluita, kuten miehittämättömän ilmailun toimittamat tavarankuljetukset. Nykyisin ilmailun harrastajia ei ole lukumääräisesti kovin paljon, mutta tulevaisuudessa määrä saattaa kasvaa miehittämättömän ilmailun helppouden ja kohtuullisen hinnan vuoksi. Tulevaisuudessa miehittämättömän ilmailun mahdollistamat uudet liiketoimintamuodot, kuten kotiinkuljetukset, tulevat koskettamaan kotitalouksia ja yrityksiä erityisesti kaupunkiseuduilla.

Kevyiden ilma-alusten hintojen voidaan arvioida nousevan hieman, kun ne on mahdollista varustaa laadukkaammilla materiaaleilla ja erilaisilla turvallisuutta parantavilla lisäosilla. Hintojen vähäistä nousua kompensoi kuitenkin mahdollisuus käyttää koneen rakenteissa ominaispainoltaan raskaampia ja suhteessa edullisempia materiaaleja. Harrastajalla ei ole myöskään velvollisuutta muuttaa ilma-alusta korkeamman painorajan mukaiseksi tai hankkimaan kalliimpaa konetta. Sitä, kuinka paljon harrastajat tulevat hankkimaan uusia painavampia ilma-aluksia, on vaikea arvioida. Kaiken kaikkiaan ultrakevyiden koneiden nykyisen kannan pohjalta arvioituna suhteellisesti voimakaskin määrän lisäys tarkoittaa ehkä muutamaa kymmentä kantaan käytettyä tai uutena rekisteröitävää koneita. Hankintoja arvioidaan tehtävän enemmän ulkomailta kuin kotimaisilta jälleenmyyjiltä.

#### *Vaikutukset kansantalouteen*

Esityksellä ei olisi vaikutusta yleiseen talouskehitykseen tai kansantalouteen.

#### 4.2.3 Vaikutukset viranomaisen toimintaan

Esityksellä luotaisiin uusi viranomaistehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle, joka tulisi toimimaan komission täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettuna markkinavalvontaviranomaisena. Esityksellä olisi siten vaikutuksia Liikenne- ja viestintäviraston tehtävien määrään sekä luonteeseen. Tehtävästä viranomaiselle aiheutuvat taloudelliset vaikutukset on kuvattu jaksossa 4.2.2.

Tällä hetkellä Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa erilaisia markkinavalvontatehtäviä muun muassa huviveneiden ja radiotaajuuksien markkinavalvonnassa. Näissä markkinavalvontatehtävissä muotoutuneita menettelytapoja ja –prosesseja pystyttäisiin hyödyntämään myös miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien markkinavalvonnassa, eikä uusi menettelyjä ja prosesseja tarvitsi kehittää miehittämättömän ilmailun markkinavalvontaa varten. Miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien markkinavalvonta ei juurikaan edellyttäisi erityistä, hyvin spesifiä osaamista vaan uusien standardien läpikäymistä ja opettelemista. Markkinavalvonnan sisältö pysynee pitkään saman sisältöisenä ja muutokset tapahtuvat koko EU:n laajuisesti. Uudesta Liikenne- ja viestintäviraston tehtävästä ei arvioida aiheutuvan toimitila-, kaluste- tai laitehankintaa.

Ilmailulta rajoitettujen alueiden sääntelyn muutoksilla annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle uusia tehtäviä, joiden ei arvioida aiheuttavan merkittävästi lisää työmäärää vaan viraston arvioidaan selviytyvän tehtävistä nykyisillä resursseillaan. Vähäisiä myönteisiä vaikutuksia aiheutuu myös niille viranomaisille, joiden toimintaa suojaamaan perustetaan erilaisia ilmailulta rajoitettuja alueita.

Kevyiden ilma-alusten massankorotuksella ei olisi merkittäviä vaikutuksia viranomaisen toimintaan. Suomen Ilmailuliiton arvion mukaan olemassa olevaa kalustoa muutetaan korkeamman painorajan piiriin joitakin kymmeniä kappaleita. Pitkällä aikavälillä muutokset kohdistuisivat kaiken kaikkiaan ehkä 150 koneeseen. Se tarkoittaisi sitä, että noin puolet nykyisestä kannasta muutettaisiin korotetulle massalle. Muutokset tapahtuvat Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän kautta. Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee painonkorotushakemukset ja antaa niihin päätöksen. Muutoshakemusten käsittely ei ole viranomaiselle annettu uusi tehtävä. Ehdotetun muutoksen johdosta muutoshakemusten lukumäärä tulee lisääntymään hetkellisesti ja tämän jälkeen uusia hakemuksia voidaan arvioida tulevan viranomaisen käsittelyyn vain muutamia vuodessa tai ei lainkaan.

#### 4.2.4 Ympäristövaikutukset

Vähimmäisikää koskevilla vaatimuksilla voi olla vähäinen lennättämistä vähentävä vaikutus varsinkin lennätyspaikkojen ulkopuolella ja siitä voi koitua vähäisiä ympäristövaikutuksia melun ja energiankulutuksen vähenemisenä.

Ilmailulta rajoitettujen alueiden sääntelyn muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia ympäristölle. Miehitämättömän ilmailun mahdollistamien kuljetusten on arvioitu voivan mahdollisesti vähäisissä määrin vähentää muilla liikennemuodoilla toteuttavia kuljetuksia, mikä voi aiheuttaa vähäisiä päästövähennyksiä. Miehitämätön ilmailu voi kuitenkin aiheuttaa vähäistä meluhaittaa, joten sen rajoittamisella voidaan arvioida olevan jonkin verran myönteistä vaikutusta kaupunkien keskustoissa ja tiheästi asutuilla alueilla.

Kevyiden ilma-alusten massankorotus voi lisätä energiankulutusta ja paikallisesti myös melua, mikäli harrastamisen suosio kääntyy nousuun. On mahdollista, että ultrakevyiden ilma-alusten harrastamiseen siirrytään muista ilma-aluksista, eivätkä ympäristövaikutukset kokonaisuutena juuri muutu.

#### 4.2.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

##### *Vaikutukset kansalaisyhteiskuntaan*

##### Miehitämätön ilmailu

Vähimmäisikää koskevalla sääntelyllä voidaan arvioida olevan vaikutuksia harrastetoiminnan suosioon sekä ilmailun turvallisuuteen. Aikaisemmin Suomessa ei ole ollut lainkaan miehitämättömien ilma-alusten kauko-ohjaamista koskevia vähimmäisikävaatimuksia. Avoimen kategorian toiminnalle ehdotettu 12 vuoden vähimmäisikä ei käytännössä muuttaisi nykytilaa huomattavasti. Jo tällä hetkellä miehitämättömiä ilma-aluksia lennättävät hyvinkin nuoret henkilöt ja tämä tapahtuu usein huoltajan tai muun täysi-ikäisen henkilön seurassa.

Lennokkitoiminnassa ei ole ollut aikaisemmin vähimmäisikää koskevia vaatimuksia, vaan lennättäminen on ollut mahdollista iästä riippumatta kaikille. Uuden kauko-ohjaajia koskevan vähimmäisiän voitaisiin arvioida vähentävän avoimen kategorian lennokkitoiminnan harrastajakuntaa, jos nuoret eivät saisi enää vähimmäisikänsääntelystä johtuen lennättää lennokkeja. On kuitenkin otettava huomioon, että avoimen kategorian vähimmäisikä asetetaan kansallisella päätöksellä niin alas, kuin EU-sääntely mahdollistaa. Lisäksi EU-sääntelyn mukaan myös vähimmäisikä nuorempi henkilö voi lennättää miehitämätöntä ilma-alusta niin sanotun valvojan seurassa. Ehdotetun sääntelyn ei arvioida vaikuttavan merkittävästi harrastelennättäjien määrään. Nuorimmat harrastajat ovat tarvinneet tähänkin saakka omien vanhempiensa tai iältään vanhempien harrastajien tukea ja tämän asetelman voidaan arvioida jatkuvan myös tulevaisuudessa. Toisaalta lennätyspaikkojen ulkopuolella lennättäminen tapahtuu tällä hetkellä itsenäisemmin kuin lennokkikerhoissa. Ehdotetun vähimmäisikänsääntelyn voidaan arvioida jossain määrin rajoittavan lasten itsenäistä lennokkien ja multikoptereiden lennättämistä, koska valvojan henkilön läsnäoloa ei voida välttämättä järjestää yhtä järjestelmällisesti kuin lennätyspaikoilla. Tämän voidaan arvioida heikentävän jossain määrin harrastuksen suosiota, mutta se ei muodosta sille ylittämätöntä estettä.

##### *Kevyt ilmailu*

Ultrakevyiden lentokoneiden painorajojen nosto olisi oletettavasti merkittävä muutos, joka lisäisi kevytilmailun harrastus- ja urheilutoiminnan aktiivisuutta ja toisi uusia harrastajia lisäten

lupakirjojen suorittamista, uuden kokoluokan koneiden rekisteröintejä ja lentotunteja. Ultrakevyiden koneiden suosion kasvuun voidaan arvioida vaikuttavan koneiden aiempaa suurempi toimintasäde ja myös matkustajan mukaan ottamisen mahdollisuus. Ultrakevyiden koneiden ylläpito on myös omatoimisempaa ja siten edullisempaa kuin perinteisten pienlentokoneiden ylläpito. Polttoainekulut ovat ultrakevyillä selvästi alhaisemmat. Ultrakevyiden koneiden uusien mahdollisuuksien myötä pienilmailun suosion yleinen väheneminen voisi pysähtyä ja ehkä kääntyä kasvuun. Muutoksilla olisi vaikutusta harrastajakerhojen ja lentopaikkojen toiminnan aktiivisuuteen ja elinkelpoisuuteen.

#### *Vaikutukset turvallisuuteen*

##### *Miehittämätön ilmailu*

Ehdotetun sääntelyn voidaan arvioida lisäävän lennättämisen turvallisuutta. Sekä lennätyspaikoilla että niiden ulkopuolella tapahtuva lennättäminen edellyttäisi jatkossa vähintään 12 vuoden ikää tai valvojan läsnäoloa. Ehdotetulla vähimmäisikä-sääntelyllä olisi näin ollen myönteisiä vaikutuksia lasten lennättämisen turvallisuuteen. Alle 12-vuotiailla lapsilla ei olisi enää mahdollisuutta lennättää miehittämätöntä ilma-alusta ilman vähimmäisikävaatimusta täyttävän henkilön läsnäoloa. Lennätyspaikkojen ulkopuolella vähimmäisikä-sääntelyllä voisi olla myönteisiä vaikutuksia lennättämisen riskeihin, koska nuorimmat lennättäjät voisivat toimia vain vähimmäisiän täyttäneen kauko-ohjaajan valvonnassa. Erityisesti lasten itsenäisesti tapahtuvassa lennättämisessä voidaan arvioida tapahtuvan enemmän sellaisia vaaratilanteita, jotka perustuvat esimerkiksi siihen, että lennättäjä ei ole tietoinen viranomaisen määräyksistä. Vähimmäisikä-sääntelyllä voidaan vaikuttaa siihen ikään, jossa harrastaminen ja turvallisuuskulttuurin omaksuminen alkavat.

Lennätyspaikoilla lennättämiseen ei ole liittynyt merkittäviä riskejä ilman vähimmäisikää toimittaessa. Vähimmäisiän käyttöönotolla ei olisi näin ollen merkittäviä turvallisuutta parantavia vaikutuksia lennökkikerhoissa. Turvallisuuskulttuuri on lennätyspaikoilla joka tapauksessa kollektiivista. Harrastajat pitävät lennättämisen opastamista ja lennättäjien kouluttamista tärkeänä. Lennätyspaikkojen käyttäjiltä edellytetään, että he tuntevat ilmailuun liittyvät määräykset ja noudattavat niitä iästä riippumatta. Kerhoissa yhteisöllisyys, ryhmäkuri ja toisilta oppiminen edistävät hyvää turvallisuuskulttuuria.

Ehdotetussa sääntelyssä edellytetään 15 vuoden vähimmäisikää sellaiselta toiminnalta, jossa voidaan poiketa avoimessa kategoriassa noudatettavista edellytyksistä kauko-ohjaamiselle. Tällaisessa toiminnassa voi syntyä enemmän vaaratilanteita kuin lennökkikerhoympäristössä tapahtuvassa harrastelennättämisessä. Ehdotetun 15 vuoden vähimmäisikävaatimuksen voidaan arvioida vähentävän mahdollisia vaaratilanteita riskejä sisältävässä verrattuna esimerkiksi 12 vuotiaan lennättämiseen. Erityisesti pitkällä aikavälillä vähimmäisikä-sääntelyllä voidaan arvioida olevan turvallisuutta edistäviä vaikutuksia, kun markkinoille tulee enemmän kohtuuhintaisia kehittyneitä laitteita, joiden avulla erilainen liiketoiminta tai kokeilutoiminta miehittämättömillä ilma-aluksilla tulee laajemmin mahdolliseksi.

##### *Kevyt ilmailu*

Ultrakevyiden lentokoneiden lentoonlähdomassan enimmäisrajojen korottamisella on useita harrastustoimintaa muuttavia vaikutuksia. Koneeseen voi nousta aiempaa useammin kaksi henkilöä ilman, että koneen painoraja on vaarassa ylittyä. Sillä on merkitystä etenkin koulutustilanteiden turvallisuuden parantamisen kannalta. Koneiden rakennetta ja lentäjien suojauksia voidaan myös vahvistaa ja se lisää turvallisuutta. Koneita voidaan tankata suuremmilla polttoainemäärillä ja se kasvattaa lentotapahtuman toiminta-aikaa ja -sädetä. Ultrakevyitä koneita

voidaan myös käyttää aiempaa enemmän purjekoneiden hinauskoneina. Toisaalta suurempi koneen massa vaikuttaa lentokoneen sakkausnopeuteen.

Suomen Ilmailuliiton asiantuntijalausannon mukaan ultrakevyiden lentokoneiden massan korotus ei heikentäisi kevytilmailun turvallisuutta. Lausunnon mukaan lentoonlähtömassan korotuksen vaikutus koneen lento-ominaisuuksiin ja käsittelyyn on hyvin vähäinen. Ultrakevyiden lentokoneiden moottoritehot ovat riittävät myös lennettäessä suunnitelluilla painokorotuksilla. Lentoonlähtömassaltaan korotettavan koneen valmistaja laatii tarvittavat ohjeet, toimittaa tarvittavat lisärakenteiden osat ja antaa asianomaisen valmistajan hyväksynnän niissä tapauksissa, joissa suunnittelupainon maksimi ei ole jo valmiiksi suurempi kuin 450 kg. Koneen suoritusarvot päivitetään koneen lento-ohjekirjaan. Maahantuoduille ultrakevyille lentokoneille tehdään viranomaisen toimesta aina lentokelpoisuustarkastus enimmäismassasta riippumatta. Tarkastaja tarkastaa koneen siten, että se täyttää ne määräykset, joiden perusteella sitä käytetään lentotoiminnassa. Jo käytössä olevan koneen korotetulle lentoonlähtömassalle haetaan viranomaiselta muutostyölupa, ja hakemuksessa esitetään perusteet muutoksen tekemiselle. Perusteiden tulee olla koneen valmistajan hyväksymät ja todentamat. Viranomaisen lentokelpoisuustarkastaja tarkastaa koneen muutostyöt ennen kuin sille annetaan lupa ilmailuun.

Ultrakevytlentäjän lupakirjavaatimuksia (ilmailumääräys PEL M2 -70) on tarkennettu harrasteilmailun riskikartoitushankkeen jälkeen. Merkittävä muutos on lento-oikeuden ylläpitämiseksi vaadittu kertauskoululento tai tarkastuslento kahden vuoden välein. Suomen Ilmailuliitto on laatinut uuden koulutusohjelman ultrakevyt-lentokoulutusta varten, jonka viranomaisen on hyväksynyt. Ilmailumääräyksessä PEL M2-70 asetetaan vaatimus siitä, miten siirrytään uusien tai vaativampien koneiden lentämiseen. Määräystä sovellettaisiin, kun halutaan lentää ultrakevytlentokoneita korotetuilla massoilla. Koulutuksen antaa ultrakevytlennonopettaja, jolla on kokemusta raskaammalla lentokalustolla lentämisestä. Koulutus sisältää perehtymisen koneen lento-ohjekirjaan, ennen kaikkea siinä oleviin muutoksiin koneen ominaisuuksissa. Lentokoulutus sisältää riittävän määrän koululentoja, kunnes opettaja katsoo taidot riittäviksi koneen käyttämiseksi vaadittavalla turvallisuustasolla. Liikenne- ja viestintäviraston erityisasiantuntija on arvioinut Suomen Ilmailuliiton lausunnon, eikä lausunnosta annettu huomautuksia.

Liikenne- ja viestintäviraston laatima turvallisuusarviointi ”*Safety assessment Ultralight aircraft Maximum Take-off Mass increase*” listaa seikat, joihin huomiota kiinnittämällä massan korotukseen liittyvät riskit voidaan minimoida.

#### *Muut yhteiskunnalliset vaikutukset*

Esityksellä ei ole välittömiä tai merkittäviä välillisiä vaikutuksia ihmisten tai ihmisryhmien yhdenvertaisuuteen tai naisten ja miesten väliseen tasa-arvoon. Esityksellä ei ole myöskään tunnistettu olevan työllisyysvaikutuksia. Vähimmäisikävaatimuksilla ei ole merkittäviä aluekehitysvaikutuksia, joskin vähimmäisikävaatimukset voivat periaatteessa vaikuttaa jonkin verran lennätyspaikkojen elinvoimaisuuteen.

### **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

#### **5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

##### **5.1.1 Lennokkikerhot**

Valmistelussa on arvioitu mahdollisuutta ottaa käyttöön komission täytäntöönpanoasetuksen mukainen poikkeussääntely koskien lennokkikerhoissa noudatettavaa kauko-ohjaamisen vä-

himmäisikävaatimusta. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että lennokkikerhoissa myös vähimmäisikä nuoremmat lapset voisivat olla miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajia. Lennokkikerhojen vähimmäisikäsäätelyä koskevan poikkeusmahdollisuuden sisältö on selostettu jaksossa 2.2.2 ja lennokkikerhoja koskeva nykytila jaksossa 3.3.

Vähimmäisiästä poikkeamisen edellytyksenä olisi EU-sääntelyn mukaan aina toimivaltaisen viranomaisen lupa. Komission täytäntöönpanoasetuksessa tällaisesta luvasta säännellään 16 artiklassa. Artiklan 2 kohdan mukaan luvan perusteena tulisi olla joko kansalliset säännöt tai lennokkikerhon tai -yhdistyksen vakiintuneet menetelmät, organisaatorakenne ja hallintojärjestelmä, joilla varmistetaan asetuksessa erikseen säädettyjen vaatimusten täyttyminen. Vaatimukset on selostettu edellä jaksossa 2.2.2. EU-sääntelyssä luvan antamiselle asetetut vaatimukset jättävät pitkälti toimivaltaisen viranomaisen harkintavaltaan, milloin luvan myöntämisen perusteet ovat käsillä. EU-sääntelystä ei käy ilmi, mitä konkreettisia lentoturvallisuutta edistäviä ehtoja lennokkikerhoille käytännössä asetettaisiin. Kansallisesti ei ole myöskään olemassa lainsäädäntöä, joka asettaisi tietyssä oikeudellisessa muodossa toimiville lennokkikerhoille turvallisuuteen liittyviä vaatimuksia, joihin EU-sääntelyn tarkoittama poikkeuslupa voitaisiin linkittää

Kansallisesta vähimmäisiästä poikkeaminen tarkoittaisi sitä, että lakiin otettaisiin säännös, joka mahdollistaisi poikkeamisen vähimmäisikäsäätelystä viranomaisen myöntämässä toimiluvassa. Käytännössä sääntely merkitsisi mahdollisuutta poiketa vähimmäisikäsäätelystä sen perusteella, että henkilö kuuluisi lennokkikerhoon. Sääntelyvaihtoehtoa on sen vuoksi valmistelun yhteydessä arvioitu perustuslain 13 §:n yhdistymisvapautta koskevan sääntelyn valossa.

Perustuslain 13 §:n 2 momentin mukaan jokaisella on yhdistymisvapaus. Yhdistymisvapautteen sisältyy oikeus kuulua tai olla kuulumatta yhdistykseen. Oikeutta olla kuulumatta yhdistykseen kutsutaan negatiiviseksi yhdistymisvapauksi. Valiokunnan tulkintakäytännössä (PeVL 1/1998 vp, s. 2/II) yhdistymisvapauden lähtökohdaksi on vapaaehtoinen ja nimenomaiseen tahdonilmaisuuksiin perustuva liittyminen yhdistykseen. Näistä lähtökohdista on mahdollista poiketa, mikäli poikkeamiselle on olemassa erityiset yhdistymisvapauden kannalta hyväksyttävät perusteet. Perustuslakivaliokunta on arvioinut lennokkikerhojen poikkeusmahdollisuutta muistuttavia sääntelyasetelmia lausunnossaan PeVL 18/2010 vp.

Perustuslakivaliokunnan lausunnossa PeVL 18/2010 oli kyse ampumaseuran jäsenyydestä, jonka jäsenyyttä ehdotettiin edellytettävän haettaessa käsiaseelle hankkimislupaa. Perustuslakivaliokunta totesi, että ehdotetussa sääntelyssä ei ollut kyse yhdistyksen pakkojäsenyydestä, sillä jäsenyyttä yhdistyksessä ei edellytetty suoraan lain säännösten perusteella. Perustuslakivaliokunta kuitenkin totesi, että yhdistykseen kuulumattomuudesta aiheutuu hankkimisluvan hakijalle kielteinen seuraus ja siten tosiasiallinen, olennainen rajoitus yhdistymisvapaudelle. Jäsenyyden yhdistyksessä katsottiin voivan osoittaa hakijalta edellytettävää aktiivista aseharrastusta. Yhdistymisvapauden rajoittamiselle oli perustuslakivaliokunnan mukaan valtiosääntöoikeudellisesti hyväksyttäviä perusteita. Sääntelyn perimmäisenä tavoitteena oli vähentää ampumaseurojen päätyminen henkilöille, jotka voivat aiheuttaa itselleen tai toiselle hengen- ja terveydenvaaran. Lopulta perustuslakivaliokunta kuitenkin katsoi, että ampumaseurojen antama todistus oli riittävä osoitus aktiivisesta harrastuksesta. Perustuslakivaliokunta katsoi, ettei ampumaseuran jäsenyyttä ollut syytä säätää hankkimisluvan edellytykseksi.

Mahdollisuudessa poiketa vähimmäisikävaatimuksista lennokkikerhoissa on kyse samankaltaisesta tilanteesta kuin edellä esitettyssä perustuslakivaliokunnan lausunnossa. Lennokkikerhon jäsenyys olisi edellytyksenä vähimmäisikävaatimuksesta poikkeamiseen. Tämä ei tarkoittaisi

laissa säädettyä pakkoa kuulua yhdistykseen. Tämä kuitenkin aiheuttaisi yhdistykseen kuulumattomalle yksilölle kielteisen seurauksen ja olisi tosiasiallinen rajoitus yhdistymisvapaudelle, kuten edellä esitellyssä perustuslakivaliokunnan lausunnossa.

EU-sääntelyn vaatimukset poikkeamiselle liittyvät muun muassa tietyn koulutustason saavuttamiseen ja ovat luonteeltaan sellaisia, jotka myös yksittäinen miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaaja voi täyttää itsenäisesti. Lisäksi uusi suosiotaan voimakkaasti lisäävä lennättämisen muoto, multikopterit, toimii suurelta osin itsenäisesti järjestäytyneen harrastamisen ulkopuolella. Lennokkikerhon jäsenyyden edellyttämiselle ei siten vaikuttaisi olevan sellaisia perusteita, että yhdistymisvapauden rajoittamisella voitaisiin katsoa olevan valtiosääntöoikeudellisesti hyväksyttävät perusteet.

### 5.1.2 Miehittämättömän ilmailun vakuuttaminen

Kuten luvussa 3.6. on selostettu, EASA-asetuksen uudistamisen johdosta EU:n ilmailun vakuutusasetusta ei sovelleta enää lainkaan sellaisiin miehittämättömiin ilma-aluksiin, jotka ovat lentoonlähettämisaltaan enintään 20 kilogrammaa. Kun miehittämättömät ilma-alukset jäävät ilmailun vakuutusasetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, on miehittämättömän ilmailun vakuutusvaatimuksista mahdollista säätää kansallisesti.

Arvioitavana on ollut pakollisesta vakuuttamisvelvollisuudesta säätäminen ilmailulaissa sekä niin sanotun lakisääteisen vakuutusjärjestelmän luominen. Lakisääteisestä vakuutuksesta säätäminen tarkoittaisi vakuutuksen ehtojen ja sisällön yksilöimistä lainsäädännössä sekä uuden valvovan viranomaisen määräämistä tai perustamista lailla sekä viranomaistoiminnan resursointia. Lakisääteisen vakuutusvelvollisuuden ja siihen liittyvän valvontamekanismin perustaminen velvoittaisi vakuutusmarkkinoilla toimivat yritykset myöntämään lakisääteisiä vakuutuksia. Lakisääteinen vakuutusvelvollisuus olisi tehokas keino tuoda miehittämätön ilmailu vakuuttamisen piiriin.

Lakisääteisen vakuutusvelvoitteen säätäminen muodostuisi kuitenkin hallinnollisesti huomattavan raskaaksi toteuttamisvaihtoehdoksi, sillä vaihtoehdon toteuttaminen edellyttäisi kokonaan uuden valvovan viranomaistehtävän perustamista. Lakisääteisen vakuutuksen säätämisestä aiheutuvat kustannukset muodostuisivat näin ollen huomattavan suuriksi, erityisesti ottaen huomioon, että valtaosa miehittämättömästä ilmailusta tapahtuu harrastetoiminnan piirissä ja vakuuttamisvelvollisuuden noudattamisen valvonta ei lähtökohtaisesti ole tarpeen toiminnan vähäisen riskitason vuoksi. Näin ollen lakisääteisistä vakuuttamisvelvollisuutta ei pidetty mahdollisena edistettävänä toteuttamisvaihtoehtona alle 20 kilogrammaa painavien miehittämättömien ilma-alusten osalta.

Miehittämättömiin ilma-aluksiin liittyvän vakuuttamisen yhtenä vaihtoehtoisena toteuttamismallina on arvioitu mahdollisuutta säätää vakuuttamisvelvollisuuden edellytykseksi miehittämättömän ilma-aluksen paino. Arviossa lähtökohta oli, että kevyillä miehittämättömillä ilma-aluksilla (n. 0 – 5 kg) harjoitettavaa toimintaa varten ei olisi velvollisuutta ottaa vastuuvakuutusta. Painavampien miehittämättömien ilma-alusten käyttämistä varten tulisi sen sijaan ottaa vastuuvakuutus. Arvioitavaa toimintavaihtoehtoa voidaan pitää kannatettavana sillä perusteella, että hyvin kevyiden miehittämättömien ilma-alusten lennättämisestä voidaan arvioida syntyvän huomattavasti vähäisemmät esine- ja henkilövahingot kolmansille tahoille kuin raskaista, painoltaan jopa 20 kilogrammaa olevista miehittämättömistä ilma-aluksista. Vastuuvakuutuksen ottamisvelvollisuus voitaisiin näillä perusteilla sitoa miehittämättömien ilma-alusten painoon.

Miehittämättömän ilma-aluksen paino ei kuitenkaan välttämättä ole sidoksissa toiminnasta aiheutuvaan riskiin. Kuten edellä jaksossa 2.2.2. on selostettu, komission täytäntöönpanoasetuksessa miehittämättömät ilma-alusjärjestelmät on jaoteltu kolmeen kategoriaan toiminnasta aiheutuvan riskin perusteella. Kevyelläkin ilma-aluksella on mahdollista harjoittaa sellaista toimintaa, joka kuuluu korkeamman riskin kategorioihin. Miehittämättömän ilma-aluksen painoon sidottu vakuuttamisvelvollisuus ei siten ottaisi riittävästi huomioon toiminnan tosiasiallista luonnetta ja saattaisi johtaa tilanteisiin, joissa korkeamman riskin kategorioihin kuuluva toiminta saattaisi jäädä vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle.

Miehittämättömien ilma-alusten vakuuttamisvelvollisuus tulisi näin ollen perustaa muuhun perusteeseen, kuin ilma-aluksen painoon.

### 5.1.3 Ilmatilan käytön kieltäminen ja rajoittaminen

Ilmailulta rajoitettujen alueiden sääntelyssä on arvioitu sitä, riittääkö nykyinen ilmailulta rajoitettuja alueita ja vaara-alueita koskeva sääntely vai onko tarvetta säätää komission täytäntöönpanoasetuksen 2019/947 mahdollistamista UAS-ilmatilavyöhykkeistä, joilla voidaan helpottaa, rajoittaa tai kieltää miehittämätön ilmailu tietyin edellytyksin.

Miehittämättömän ilmailun yleistyessä on tunnistettu uudenlaisia tarpeita asettaa rajoituksia ja kieltoja uudenlaisten tahojen, kuten vankiloiden, tuomioistuinten, varautumisen kannalta tärkeän teollisuuden sekä eräiden suurlähetystöjen, suojaamiseksi. On katsottu tarpeelliseksi asettaa kansallista sääntelyä, jolla voitaisiin rajoittaa nimenomaan miehittämätöntä ilmailua, sillä esimerkiksi kieltoalueet, koskevat kaikkea ilmailua. Lähtökohtana on, ettei ilmailua rajoiteta enempää kuin on välttämätöntä. Ei voida katsoa olevan tämän lähtökohdan mukaista asettaa kaiken ilmailun kieltävää kieltoaluetta sellaisen tahon suojaamiseksi, jonka on arvioitu tarvitsevan kiellon vain miehittämättömän ilmailun osalta.

Lisäksi on huomioitava miehittämättömän ilmailun mahdollistamat uudet liiketoimintamallit, harrastetoiminta ja muu tuleva myönteinen kehitys, jota sääntelyllä ei ole tarkoitus estää vaan pikemminkin edistää. Esimerkiksi mahdollisten kuljetus- tai kuvauspalveluiden yleistymiselle näköyhteyden ulkopuolella tapahtuva lennättäminen on keskeistä. Nykysääntely ei mahdollista näin laajamittaista helpottamista, esimerkiksi näköyhteyden ulkopuolella miehittämätöntä ilma-alusta voi lennättää ainoastaan erikseen varatulla alueella. Sen sijaan ehdotetuilla UAS-ilmatilavyöhykkeellä voidaan poiketa yhdestä tai useammasta avoimen kategorian vaatimuksesta, mikä helpottaa miehittämättömillä ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa. Liikenne- ja viestintäviraston on laadittava riskiarviointi ennen tällaisen alueen perustamista, joten miehittämätön ilmailu ei tule vaarantamaan lentoturvallisuutta.

## 5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Valmistelun aikana on oltu kirjallisesti yhteydessä kaikkiin EU:n jäsenvaltioihin. Muilta jäsenvaltioilta on tiedusteltu EASA-asetuksen ja komission asetuksen mahdollistaman kansallisen liikkumavaran käytöstä. Vastaus saatiin yhdeltätoista jäsenvaltiolta.

Ultrakevyitä ilma-aluksia koskevan poikkeamismahdollisuuden käyttämistä kokonaisuudessaan ovat harkinneet Itävalta, Espanja, Slovenia, Puola ja Kroatia. Tšekissä mahdollisuuden käyttämisestä kokonaisuudessaan on päätetty jo maaliskuussa 2019. Ranskassa mahdollisuus on jo otettu käyttöön ilma-alusten suunnittelun, tuotannon ja ylläpidon muiden kuin miehittämättömien lentokoneiden ja helikoptereiden osalta ja tietyin määritellyin painoedellytyksin. Myös Alankomaissa harkitaan kyseisen vaihtoehdon käyttämistä ultrakevyisiin lentokoneisiin.

Montenegrossa poikkeamismahdollisuutta ei todennäköisesti tulla käyttämään. Belgiassa, Norjassa, Ruotsissa ja Sveitsissä päätöstä asiassa ei olla vielä tehty.

Valtion ilmailua koskevan poikkeamismahdollisuuden käyttämistä on puollettu muun muassa Belgiassa, jossa Belgian poliisi on osoittanut mielenkiintoa soveltaa sitä lähinnä miehittämättömien ilma-aluksien ja lentokelpoisuuden osalta. Tätä on perusteltu turvallisuuden tason nostamisella. Myös Espanjassa harkitaan poikkeamismahdollisuuden käyttämistä sammutustoimintojen osalta ja Montenegrossa mahdollisesti lentokelpoisuuden osalta. Puolassa on päätetty ottaa käyttöön poikkeaminen sammutustoimintojen osalta. Sveitsissä mahdollisuuden käyttöä sen sijaan suunnitellaan lähes kokonaisuudessaan, jättäen ulkopuolelle kuitenkin puolustusvoimat. Tämä tulisi kuitenkin mahdollisesti rajoittumaan ilma-alusten lentokelpoisuuteen. Alankomaissa harkinnassa on kyseisen vaihtoehdon käyttäminen viranomaisten ilma-alusten lentokelpoisuuden osalta. Ranska sen sijaan on todennut, ettei aio toistaiseksi käyttää vaihtoehtoa, mutta mikäli sitä käytettäisiin, siihen tulisi sisällyttää sammutus- ja poliisitoiminnot. Myöskään Tšekissä ei toistaiseksi tulla käyttämään kyseistä vaihtoehtoa. Kroatia ja Slovenia ovat ilmoittaneet, että ne eivät tule käyttämään valtion ilmailua koskevaa poikkeamismahdollisuutta. Ruotsissa, Norjassa ja Itävallassa asiasta tullaan päättämään vasta myöhemmin.

Useissa kyselyyn vastanneissa jäsenvaltioissa on jo ryhdytty toimiin kansallisen lainsäädännön uudistamiseksi miehittämättömien ilma-alusten osalta EU:n sääntelyn mahdollistavan kansallisen liikkumavaran puitteissa. Norjassa arvioidaan parhaillaan kauko-ohjajan vähimmäisikävaatimuksia. Norjan kansallisen lain mukaan ilmailualan toimijoilla on oltava vakuutus myös kolmansia osapuolia koskien, ja siten myös avoimessa kategoriassa toimivilta tullaan vaatimaan kyseistä vakuutusta miehittämättömän ilma-aluksen painon ollessa alle 20 kilogrammaa. Norja on myös päättänyt asettaa miehittämättömien ilma-aluksien käytölle maantieteelliset rajat. Belgiassa sen sijaan ei toistaiseksi aiota laskea vähimmäisikää erityiskategoriassa, mutta aikomuksena on todennäköisesti asettaa vähimmäisiäksi 14 vuotta avoimessa kategoriassa. Belgian kansallinen lainsäädäntö edellyttää ottamaan kolmatta osapuolta koskevan vastuuvakuutuksen miehittämättömien ilma-alusten käytössä, ja kyseinen vaatimus koskee sekä kaupallisessa tarkoituksessa että vapaa-ajalla tapahtuvaa käyttöä. Tämä vaatimus on tarkoitus pitää voimassa sekä avoimen että erityisen kategorian osalta. Kaupallisen ulottuvuuden jäädessä EU-sääntelyn ulkopuolelle on harkinnassa määrätä EU-sääntelyä vastaava vakuutus. Lisäksi Belgiassa tullaan asettamaan miehittämättömille ilma-aluksille maantieteelliset rajat.

Ranskassa harkitaan vähimmäisiän asettamista 14 vuoteen avoimessa kategoriassa ja 16 vuoteen erityisessä kategoriassa. Maantieteellisten rajojen asettaminen on vielä harkinnassa. Kroatiaassa vähimmäisiän ja maantieteellisten rajojen asettaminen on vielä harkinnassa, mutta kolmatta osapuolta koskevan vakuutuksen ottamista veloitetaan jo kansallisessa lainsäädännössä. Tšekin kansallisessa lainsäädännössä on jo säännelty maantieteellisistä rajoista, mutta niiden laajuutta aiotaan vielä arvioida. Muut miehittämättömiä ilma-aluksia koskevat asiat ovat Tšekissä toistaiseksi vielä avoimena. Myöskään Sveitsissä, Ruotsissa, Itävallassa, Montenegrossa, Sloveniassa, Puolassa ja Espanjassa ei olla tehty vielä päätöksiä kansallisen lainsäädännön uudistamiseksi kansallisen liikkumavaran käyttämisestä.

## **6 Lausuntopalaute**

EU:n siviili-ilmailun turvallisuutta ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASA:a koskevan asetuksen voimaantuloon liittyvistä ja eräistä muista kansallisista ilmailulainsäädännön muutostarpeita koskeva arviomuistio lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelun kautta. Lausuntoja annettiin yhteensä 24 kappaletta.

Arviomuistiota koskevissa lausunnoissa todettiin, että miehittämättömiä ilma-aluksia koskevan lainsäädännön tulisi olla joustavaa ja mahdollistavaa. Lisäksi nostettiin esiin tarve selkeille ohjeille ja säännöille, kun sovitaan yhteen miehittämätöntä sekä miehitettyä ilmailua. Miehittämättömien ilma-alusten kauko-ohjaajien vähimmäisikää koskien tuotiin esille, että vähimmäisiän laskeminen EU-sääntelyn määrittämästä 16 ikävuodesta olisi kannatettavaa erityisesti harrastetoiminnan osalta. Toisaalta tuotiin esille myös näkemys, jonka mukaan vähimmäisikää ei tulisi laskea. Lausuntopalautteessa nostettiin lisäksi esille miehittämättömään ilmailuun liittyvät koulutusvaatimukset ja niiden tärkeys, miehittämätöntä ilmailua koskeva markkinavallonta, joka toivottiin osoitettavan Liikenne- ja viestintävirastolle sekä ilmailuun liittyvä vakuutuslainsäätely, jota toivottiin selkeytettävän.

Useassa lausuntopalautteessa tuotiin esille näkemys, jonka mukaan kevyen ilmailun poikkeamismahdollisuus tulisi ottaa käyttöön täysimääräisesti. Valtion ilmailun osalta lausuntopalautteessa tuotiin esille, että asia on arvioitava huolellisesti ja nykyisen valtion ilmailun määrittelyä todettiin aiheuttavan epäselvyyksiä siitä, mitä säännöksiä noudatetaan ja mitkä poikkeukset valtion ilmailuun soveltuvat. Valtion ilmailua koskien useassa launnossa tuotiin myös esille, että valtion tehtäviä suorittava ilmailutoiminta tulisi luokitella valtion ilmailuksi riippumatta siitä, omistaako suorittavan ilma-aluksen valtio vai muu tahon.

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti 12.6.2019 lennokkiharrastajille työpajamuotoisen kuulemistilaisuuden, jonka tavoitteena oli selvittää suomalaisen lennokkitoiminnan luonnetta ja sääntelytarpeita. Työpajassa keskusteltiin miehittämättömien ilma-alusten kauko-ohjaajille kansallisesti asetettavista vähimmäisiästä, lennokkikerhojen toimintaperiaatteista ja lennokkien vakuutustarpeista. Työryhmä kutsui laajasti eri toimijat, niin harrastajat, ammattilaiset kuin viranomaiset ja työpajaan osallistui noin 30 henkilöä.

Lähtökohtaisesti kaikki työpajaan osallistuneet kannattivat kansallisen liikkumavaran käyttämistä vähimmäisiän osalta niin, että vähimmäisiäksi asetettaisiin sekä avoimen kategorian että erityisen kategorian osalta alhaisin mahdollinen ikä. Keskusteluissa viitattiin muiden liikenne- ja viestintäministeriön ikävaatimuksiin sekä rikosoikeudelliseen vastuukäyrään, joita voitaisiin pitää suunta-antavina vähimmäisikävaatimuksina arvioitaessa. Uudella vähimmäisikävaatimuksella katsottiin olevan mahdollisia vaikutuksia lennokkikerhojen toimintaan tulevaisuudessa. Vähimmäisikävaatimuksena seikkana turvallisuuden kannalta, pidettiin miehittämättömien ilma-alusten kauko-ohjaajien kouluttautumista ja teknistä osaamista.

Työpajassa käydyn miehittämättömän ilmailun vakuutuksiin liittyvässä keskustelussa ei syntynyt selkeää näkemystä siitä, tulisiko miehittämättömille ilma-aluksille asettaa vakuuttamisvelvollisuus ja keitä vakuuttamisvelvollisuuden tulisi koskea (harraste vs. ammattimainen toiminta). Suurimpana huolena tuotiin esille, että vakuutusmarkkinat eivät ole valmiita siihen, että lainsäädännössä asetettaisiin velvollisuus vakuutuksen ottamiseen. Tämä saattaisi johtaa tilanteeseen, jossa lainsäädännössä asetettaisiin velvollisuus ottaa sellainen vakuutus, jota markkinoilla ei ole tarjolla. Toisaalta tuotiin kuitenkin esille, että yritystoimintaan liittyvään miehittämättömään ilmailuun on tällä hetkellä jo myönnetty vastuuvakuutuksia ja että vakuutusmarkkinat pyrkivät vastaamaan uuteen kysyntään.

Työpajassa käsiteltiin myös lennokkikerhojen asemaa. Työpajassa tuotiin esiin, että lennätystoiminta ja lennätyskulttuuri ovat hyvällä tasolla lennokkikerhoissa, eikä toimintaan haluttu ylimääräisiä rajoituksia. Viime aikoina yleistynyttä kuvauskoptereiden lennätystä pidettiin paljolti eri tyyppisenä toimintana kuin perinteistä lennokkiharrastusta muun muassa siksi, että multi-koptereita lennätetään enimmäkseen yksin.

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti 19.6.2019 kevyen ilmailun sidosryhmille kuulemistilaisuuden, jossa käytiin keskustelua siitä, tulisiko Suomessa ottaa käyttöön kevyiden ilma-alusten poikkeamismahdollisuus. Kevyiden ilma-alusten harrasteilmailijat kannattivat EASA-asetuksen mahdollistamaa poikkeamismahdollisuutta kokonaisuudessaan. Nykytilanteessa epäkohdaksi on pidetty erityisesti ultrakevyille lentokoneille asetettua 450 kilogramman painorajaa, joka ei mahdollista kaikkien tarvittavien koneille tarpeellisten ominaisuuksien käyttämistä. Kuulemistilaisuuden jälkeen vuoropuhelua sidosryhmien kanssa jatkettiin kirjallisesti poikkeamismahdollisuuden käyttämisestä johtuvien vaikutusten arvioimiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti 17.6.2019 ja 26.6.2019 asiantuntijatapaamiset valtion ilmailun toimijoiden kanssa. Ensimmäisessä tapaamisessa olivat paikalla puolustusministeriön, sisäministeriön, maa- ja metsätalousministeriön, Kymenlaakson pelastuslaitoksen ja Poliisihallituksen edustajat. Jälkimmäisessä tapaamisessa olivat paikalla Rajavartiolaitoksen, sisäministeriön, Poliisihallituksen ja pelastustoimen edustajat. Keskustelua käytiin EASA-asetuksen mahdollistamasta poikkeamismahdollisuudesta, jonka mukaan valtion ilmailijat voitaisiin saattaa EASA-asetuksen soveltamisalan piiriin. Keskusteluissa todettiin, että valtion ilmailijat eivät halua, että EASA-asetusta sovellettaisiin valtion ilmailuun. Valtion ilmailun toivottiin perustuvan myös jatkossa kansalliseen sääntelyyn.

Valtion ilmailua koskevista asiantuntijatapaamisista keskusteltiin lisäksi EASA-asetuksen mukaisesta valtion ilmailun määritelmästä. Keskustelua käytiin erityisesti siitä, miten yksityisiä palveluntarjoajia jo tällä hetkellä hyödynnetään valtion ilmailussa. Erityisesti pidettiin tärkeänä, että viranomaisen tulee aina johtaa ja valvoa sellaista tehtävää, jossa on mukana yksityinen palveluntarjoaja, ja että yksityisellä palveluntarjoajalla tulisi olla vain viranomaista avustava rooli.

## **7 Säännöskohtaiset perustelut**

### **7.1 Ilmailulaki**

**1 §. Soveltamisala.** Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jolla otettaisiin käyttöön EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettu kansallinen poikkeusmahdollisuus kevyiden ilma-alusten suunnitteluun, valmistukseen, huoltoon ja lentotoimintaan. Poikkeuksen avulla voidaan siirtää tai jättää kansallisen sääntelyn piiriin tiettyjä sellaisia ilma-alusluokkia, joihin muutoin sovellettaisiin EASA-asetusta sekä sen nojalla annettuja delegoituja ja täytäntöönpanosäädöksiä. Kansallinen liikkumavara ja sen sisältö on selostettu tarkemmin jaksossa 2.2.2.

Poikkeusmahdollisuus ehdotetaan otettavaksi käyttöön täysimääräisenä. Tällöin se kattaisi asetuksessa määriteltyjen ehtojen mukaiset lentokoneet, helikopterit, purjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet, ja niiden osalta sekä suunnittelun, valmistuksen, huollon että lentotoiminnan. Tässä tapauksessa lentotoiminnan (engl. operation activities, sv. drift) on tulkittu kattavan myös näiden ilma-alusten lupakirjat, kelpuutukset ja niihin vaadittavan koulutuksen, eli kaikki ilma-alusten käyttöön liittyvät näkökohdat. Lupakirjoista, kelpuutuksista, koulutuksesta sekä lentotoimintaan vaadittavista luvista (esimerkiksi lentotyölupa) kuitenkin säädetään liikennepalvelulaissa.

**2 §. Määritelmät.** Pykälä ehdotetaan muutettavaksi kokonaan. Pykälän luetteloon ehdotetaan lisättäväksi useita uusia EU-lainsäädännön pohjalta mukaan otettuja määritelmiä. Pykälässä ei enää säädettäisi kaikista voimassa olevan 2 §:n mukaisista määritelmistä ja lisäksi pykälään on

tarve tehdä eräitä lainsäädäntötekniisiä muutoksia. Pykälän lakitekniisen selkeyden vuoksi pykälän numerointi on perusteltua muuttaa ja tästä syystä pykälä ehdotetaan muutettavaksi kokonaisuudessaan. Pykälän kohtia 1-4, 6-16, 19-20 ja 23-24 ei muutettaisi sisällöltään tai sanamuodoltaan lainkaan vaan ne vastaisivat voimassa olevan 2 §:n mukaisia vastaavia määritelmiä. Pykälässä ei säädettäisi enää kauko-ohjatun ilma-aluksen määritelmästä, jota koskeva säännös sisältyy voimassa olevan ilmailulain 2 §:n 23 kohtaan. EU-sääntely ei tunnista kauko-ohjattua ilma-alusta koskevaa käsitettä ja tästä syystä kansallinen sääntely tulisi muuttaa vastaamaan EU-sääntelyn sisältöä. Ehdotetussa pykälässä ei säädettäisi myöskään lennokin määritelmästä. Koska EU-sääntely ei tunnista kansallisella tasolla tehtyä miehittämättömien ilma-alusten jaottelua sen mukaan, käytetäänkö aluksia harraste- ja urheilutoimintaan tai kaupalliseen toimintaan, ei lennokin määritelmästä tulisi enää säätää ilmailulaissa.

Pykälän 5 kohdassa määriteltäisiin miehittämättömän ilmailun täytöntöönpanoasetus. Määritelmä olisi uusi.

Pykälän 17 kohdassa määriteltäisiin valtion ilmailu ja 18 kohdassa valtion ilma-alus. Valtion ilmailulla tarkoitettaisiin 17 kohdan mukaan ilmailua sotilas-, tulli- tai poliisitoiminnassa, etsintä- ja pelastuspalvelussa, palontorjunnassa, rajavalvonnassa, rannikkovartioidinnassa taikka niihin verrattavassa olevassa toiminnassa tai palvelussa, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuudet saanut elin tai jota suoritetaan sen puolesta yleisen edun nimissä viranomaisen valvonnassa ja vastuulla sekä henkilöstöä ja organisaatioita, jotka osallistuvat toimintaan tai palveluun. Pykälän 18 kohdan mukaan valtion ilma-aluksella tarkoitettaisiin puolestaan valtion ilmailussa käytettävää ilma-alusta.

Voimassa olevan ilmailulain 2 §:n 16 ja 17 kohtien vastaavat määritelmät on määritelty siten, että valtion ilma-alusta koskevassa kohdassa on selostettu ne viranomaiset, joiden katsotaan harjoittavan valtion ilmailua. Valtion ilmailuksi on puolestaan määritelty ilmailu valtion ilma-aluksella. Määritelmien esitysjärjestystä ja niiden sisältöjä ehdotetaan muutettavaksi, jotta säännökset saataisiin esitettyä lakitekniisesti selkeällä tavalla. Valtion ilmailun määritelmä olisi nyt yhdenmukainen EASA-asetuksen sääntelyn kanssa. Määritelmä olisi voimassa olevan 17 kohdan määritelmää tarkkarajaisempi. Määritelmässä valtion ilmailuna pidettäisiin nyt myös sellaista toimintaa tai palvelua, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuudet saanut elin tai jota suoritetaan sen puolesta yleisen edun nimissä viranomaisen valvonnassa ja vastuulla sekä henkilöstöä ja organisaatioita, jotka osallistuvat toimintaan tai palveluun. Voimassa olevan ilmailulain 17 kohdan määritelmä ei ole sulkenut pois ehdotetussa määritelmässä tarkoitettua yksityisen tahon tai julkista hallintotehtävää suorittavan organisaation rinnastamista valtion, mutta määritelmässä ei ole nimenomaisesti tätä mainittu.

Käytännössä tarve hyödyntää yksityistä tahoa viranomaistehtävissä ilmailun kontekstissa liittyy yksityisen palveluntarjoajan järjestämiin helikopterikuljetuksiin ja miehittämättömien ilma-alusten ja niiden kauko-ohjaamista koskevien palveluiden tarjoamisen. Hallituksen esityksen jaksossa 3.2. on kuvattu viranomaistehtävän johtamista tilanteissa, joissa käytetään yksityisen tarjoamia ilmailuun liittyviä palveluita.

Pykälän 21 kohdassa määriteltäisiin miehittämättömän ilma-alus. Määritelmän mukaan miehittämättömällä ilma-aluksella tarkoitettaisiin ilma-alusta, joka toimii tai jonka on tarkoitus toimia

itsenäisesti tai jota voidaan kauko-ohjata ilman ilma-aluksessa olevaa ohjaajaa. Määritelmä vastaisi EASA-asetuksen ja komission täytäntöönpanoasetuksen sanamuotoa. EASA-asetukseen sisältyvässä miehittämättömän ilma-aluksen määritelmässä käytetään kauko-ohjaaja-termin sijasta käsitettä etä-ohjaaja, jota ei ole kuitenkaan sisällytetty ehdotettavaan määritelmään. Käsitettä kauko-ohjaaja on sen sijaan käytetty sekä komission täytäntöönpanoasetuksessa että delegoidussa asetuksessa ja tästä syystä myös kansallisessa määritelmässä ehdotetaan käytettäväksi kauko-ohjaajan käsitettä.

Pykälän 22 kohdassa määriteltäisiin miehittämätön ilma-alusjärjestelmä. Määritelmä olisi uusi. Määritelmän mukaan miehittämättömällä ilma-alusjärjestelmällä tarkoitettaisiin miehittämättömä ilma-alusta ja sen kauko-ohjaukseen tarvittavaa laitteistoa. Määritelmä olisi yhdenmukainen komission täytäntöönpanoasetuksen määritelmän kanssa.

Pykälän 23 kohdassa määriteltäisiin UAS-ilmatilavyöhyke. Määritelmä olisi uusi ja vastaisi komission täytäntöönpanoasetuksen vastaavaa määritelmää. Ehdotuksessa esitetään lisättäväksi lakiin uudet 11 a ja 11 b §:t, joissa säädetään UAS-ilmatilavyöhykkeistä.

Pykälän 25 kohdassa määriteltäisiin lentopaikka. Määritelmä vastaisi sisällöltään voimassa olevan lain 2 §:n mukaista lentopaikan määritelmää, johon olisi yhdistetty pykälän 2 momentin mukainen sisältö. Muutos olisi luonteeltaan tekninen ja mahdollistaisi määrittämistä säättämisen yhden luettelon muodossa.

**3 §. Toimivaltainen viranomainen.** Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jossa säädettäisiin toimivaltaisesta viranomaisesta miehittämättömien ilma-alusten markkina-alueen valvonnassa. Mainitun momentin mukaan miehittämättömän ilmailun delegoidun asetuksen 35 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu markkina-alue ja unionin markkinoille tulevien tuotteiden tarkastuksesta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto. Lisäksi pykälässä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto osallistuisi saman artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun turvallisuutta koskevaan yhteistyöhön. Komission delegoitu asetus sisältää tarkemmat säännökset miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien vaatimuksista, ilma-alusten markkina-alueen valvonnasta sekä tuotteiden tarkastuksesta. Markkina-alueen valvontaviranomainen soveltaisi tehtävässään myös EU:n markkina-alueen valvonta-asetusta.

**4 §. Suomen ilmailun turvallisuusohjelma ja turvallisuussuunnitelma.** Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä viitattaisiin suoraan EASA-asetuksen niihin artikloihin, joissa säädetään kansallisesta turvallisuusohjelmasta ja turvallisuussuunnitelmasta. Lisäksi pykälään tehtäisiin eräitä teknisluonteisia muutoksia, joilla muun muassa tarkennettaisiin ilmailun toimijoiden velvollisuutta huomioida turvallisuusohjelma ja turvallisuussuunnitelma toiminnassaan. Pykälässä osoitettaisiin myös Suomen vastuullinen viranomainen, joka vastaisi EASA-asetuksessa tarkoitettujen turvallisuusohjelman ja turvallisuussuunnitelman laatimisesta ja vahvistamisesta. Lisäksi pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan EU-sääntelyn sanamuotoa.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto laatisi ja vahvistaisi EASA-asetuksen 7 artiklassa tarkoitettua kansallista turvallisuusohjelmaa ja 8 artiklassa tarkoitettua kansallista turvallisuussuunnitelmaa ottaen huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettua stan-

dardit sekä EASA-asetuksen 5 artiklassa tarkoitetun Euroopan turvallisuusohjelman ja 6 artiklassa tarkoitetun Euroopan turvallisuussuunnitelman. Säännös vastaisi sanamuodoltaan pitkälti voimassa olevan ilmailulain 4 §:ää sillä erotuksella, että nyt 1 momentissa viitattaisiin suoraan EASA-asetuksen sääntelyyn. Aikaisemmin velvoite turvallisuusohjelman ja turvallisuussuunnitelman laatimiseen on sisältynyt vain ilmailulakiin. Nyt EASA-asetuksessa säädetään turvallisuusohjelman ja turvallisuussuunnitelmasta, mutta asetuksessa jätetään avoimeksi se, mikä taho toimii kansallisena toimivaltaisena viranomaisena turvallisuusohjelman ja turvallisuussuunnitelman laatimiseksi ja vahvistamiseksi. Ilmailulaissa tulisi tästä syystä myös jatkossa nimetä turvallisuusohjelmasta ja turvallisuussuunnitelmasta vastaava viranomainen.

EASA-asetuksen 5-8 artikloissa määritellään turvallisuudenhallinnan velvoitteet EASA:lle ja jäsenvaltioille. Tarkemmat turvallisuudenhallinnanvelvoitteet määritellään pääosin EASA-asetuksen täytäntöönpanosäädöksissä. Ilmailun eri osa-alueiden täytäntöönpanosäädöksiä on päivitetty ja yhtenäistetty EASA-asetuksen voimaantulon jälkeen, ja työ jatkuu vielä usean vuoden ajan. Turvallisuudenhallinnan mekanismien käyttöönotto Euroopan tasolla, jäsenvaltioissa ja toimijoilla liittyy pitkällä aikavälillä käynnissä olevaan siirtymään kohti riski- ja suorituskykyistä toimintaympäristöä. Toimijoiden turvallisuudenhallinnan velvoitteissa korostuu oman toiminnan riskienhallinta. Kansallisella tasolla korostuu kansallisen tason riskien hallinta. Sen keskeisiä elementtejä ovat kansallisen tason uhkien tunnistaminen yhteistyössä ilmailun toimijoiden kanssa, riskienarviointi, tarvittavien toimenpiteiden määrittely ja toteutus sekä suorituskyvyn seuranta. Lisäksi varmistetaan, että Suomen ilmailun toimijat hallitsevat toimintansa riskit, mukaan lukien kansallisella tasolla tunnistetut heidän toimintaansa koskevat riskit.

Kansallinen turvallisuussuunnitelma voitaisiin toteuttaa itsenäisenä tai se voitaisiin sisällyttää osaksi kansallista turvallisuusohjelmaa. Suomessa mainitut velvoitteet on tähän mennessä toteutettu siten, että Suomen ilmailun turvallisuusohjelmaan on sisällytetty kaksi liitettä, joista ensimmäinen on ollut Suomen ilmailun turvallisuussuunnitelma ja toinen Suomen ilmailun turvallisuuden suorituskykytavoitteet ja -mittarit.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmailun toimijoiden olisi käsiteltävä omassa turvallisuudenhallinnassaan kansallinen ilmailun turvallisuusohjelma ja turvallisuussuunnitelma. Vastaavaa säännöstä ei sisälly EASA-asetukseen. Myös ehdotetun 2 momentin sanamuoto vastaisi pitkälti voimassa olevan ilmailulain 4 §:n 2 momentin sanamuotoa. Säännöksen sanamuotoa tarkistettaisiin siltä osin, kun se velvoittaa ilmailun toimijat ottamaan huomioon kansallisen turvallisuusohjelman ja turvallisuussuunnitelman. Turvallisuusohjelman ja turvallisuussuunnitelman käsittelyllä tarkoitettaisiin sitä, että ilmailun toimijoiden tulisi arvioida asiakirjat omassa toiminnassa, eli tehdä niiden perusteella riskinarviointi. Lisäksi käsittely edellyttäisi päätöstä siitä, tehdäänkö asiakirjojen arvioinnin perusteella konkreettisia toimenpiteitä vai ei.

**9 §. Eräitä ilma-aluksia ja laitteita koskevat poikkeukset.** Pykälän 4 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Mainituissa 4 momentissa säädetään, että miehittämätön ilma-alus saa poiketa lentosäännöistä muulta ilmailulta kielletyllä tai miehittämättömän ilma-aluksen lennättämistä varten erotetulla alueella, jos poikkeava menettely on suunniteltu ja toteutetaan siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta. Kyseisen säännöksen nojalla muut kuin valtion ilmailijat ovat voineet poiketa ilmailulain 11 §:n nojalla perustetuilla alueilla lentosäännöistä. Esityksessä ehdo-

tetaan, että ilmailulakiin lisättäisiin uusi 11 b §, joka koskisi miehittämättömän ilmailun vaatimuksista poikkeamista UAS-ilmatilavyöhykkeellä. Tällaisella vyöhykkeellä helpotettaisiin miehittämättömillä ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa. Lentoturvallisuutta ei vaaranneta UAS-ilmatilavyöhykkeiden asettamisella, sillä Liikenne- ja viestintäviraston on laadittava riskiarviointi ennen tällaisen alueen perustamista. Tästä johtuen 9 §:n 4 momentti, joka on kaipaampi sisältöinen, ehdotetaan kumottavaksi tarpeettomana.

**11 §. Ilmatilan käytön kieltäminen ja rajoittaminen.** Pykälä ehdotetaan muutettavaksi kokonaisuudessaan. Pykälän rakennetta ehdotetaan selkeytettäväksi siten, että siinä käsiteltäisiin vain alueita, joilla ilmatilankäyttöä on rajoitettu tai ilmatilankäyttö on kielletty. Pykälään sisältyvät vaara-alueita koskevat säännökset ehdotetaan puolestaan siirrettäväksi uuteen 11 c §:ään. Lisäksi pykälän otsikko ehdotetaan muutettavaksi siten, että se vastaisi uuden pykälän sisältöä.

Pykälän 1 momentin alkuosassa säädettäisiin niistä perusteista, joilla valtioneuvoston asetuksella voidaan rajoittaa ilmailua tai kieltää se pysyväisluonteisesti. Momentin alkuosaan ei esitetä muutoksia.

Voimassaolevan lain 11 §:n 1 momentin jälkimmäisessä osassa säädetään siitä, miten Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää luvan ilmailuun kieltoalueella ja Puolustusvoimat rajoitusalueella sekä siitä, että laitoksen suojaamiseksi perustetulla alueella laitoksen huoltoon, muuhun toimintaan tai käyttöön liittyvä ilmailu on sallittu. Esitetään, että momentin jälkimmäinen osuus siirretään muutettuna omaksi 2 momentikseen.

Lisäksi esitetään, että nykyinen Liikenne- ja viestintäviraston asettamia ilmailulta kiellettyjä tai rajoitettuja alueita koskeva 3 momentti siirtyy muutettuna 1 momentin loppuosaksi. Uuden 1 momentin loppuosaan siirtyviin säännöksiin esitetään useita muutoksia. Ensinnäkin Liikenne- ja viestintäviraston asettamien tilapäisten ilmailulta rajoitettujen ja kiellettyjen alueiden enimmäiskestoja pidennetään. Liikenne- ja viestintävirasto voi ehdotuksen mukaan rajoittaa tai kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään neljän viikon ajaksi, nykyisen kahden viikon sijasta. Tilapäisten ilmailulta rajoitettujen ja kiellettyjen alueiden aikarajan pidentäminen on tarpeen, sillä käytäntö on osoittanut nykyisten aikarajoitusten olevan liian lyhyitä. Pääsääntönä on, ettei ilmailua rajoiteta perusteettomasti, mutta esimerkiksi turvallisuustutkinta, suuren alueen kartoittaminen tai Puolustusvoimien harjoitukset voivat kestää ajallisesti pidempään kuin nykyiset aikarajat mahdollistavat. Voimassa olevan lain mukaisen 3 momentin viimeinen virke, jonka mukaan oikeudesta puuttua ilma-aluksen kulkuun välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa säädetään 167 §:ssä, poistetaan tarpeettomana, sillä kyseessä on informatiivinen viittaus. Lisäksi tehdään teknisiä muutoksia sen osalta, että turvallisuustutkinnan ja rajaturvallisuuden järjestystä muutetaan niiden perusteiden listassa, jonka perusteella Liikenne- ja viestintävirasto voi tilapäisesti rajoittaa tai kieltää ilmailua tietyllä alueella.

Yllä todetun mukaisesti esitetään, että voimassa olevan lain mukainen vaara-alueita koskeva 2 momentti siirretään omaksi 11 b §:ksi ja 1 momentin jälkimmäinen osa siirretään muutettuna uudeksi 2 momentikseen. Momentissa säädetään siitä, kuinka ilmailulta rajoitetulla tai kielletyllä alueella myönnetään lupa ilmailutoimintaan. Nykyinen ilmaisu ”lupa ilmailuun” muutetaan muotoon ”lupa ilmailutoimintaan”, sillä edellisellä käsitteellä on vakiintuneesti toinen

merkitys, joka liittyy lentokelpoisuuteen. Voimassa olevan lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä myöntää luvan ilmailuun kieltoalueella kuultuaan niiden tahojen edustajia, joiden suojaamiseksi alue on perustettu. Rajoitusalueita on toistaiseksi käytännössä perustettu vain Puolustusvoimien tarpeisiin, minkä vuoksi nykyisin säädetään, että rajoitusalueella ilmailu on sallittu vain Puolustusvoimien luvalla tai niiden asettamilla erityisehdoilla. Jatkossa on kuitenkin varauduttava myös muun kaltaisiin ilmailulta rajoitettuihin tai kiellettyihin alueisiin. Silloin olisi luontevaa, että lupamenettely hoidettaisiin rajoitettujen alueiden osalta samoin kuin kieltoalueiden osalta. Esitetäänkin, että Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä myöntää luvan ilmailutoimintaan sekä ilmailulta rajoitetulla alueella että ilmailulta kielletyllä alueella kuultuaan niiden tahojen edustajia, joiden suojaamiseksi alue on perustettu. Sen sijaan, jos ilmailulta rajoitettu tai kielletty alue on perustettu Puolustusvoimien tarpeisiin, antaa Puolustusvoimat luvan ilmailutoimintaan kyseisellä alueella tai asettaa sille erityisehtoja. Nykyisin valtioneuvoston asetuksessa ilmailulta rajoitetuista alueista säädetään, että jos rajoitusalue on tarkoitettu myös rajavalvonnan tarpeisiin, on Puolustusvoimien kuultava Rajavartiolaitosta ennen luvan myöntämistä tai erityisehtojen asettamista, sekä annettava lupa ja erityisehdot tiedoksi Rajavartiolaitokselle. Esitetään, että tämä säännös siirretään lakiin ja sitä täydennetään siten, että Rajavartiolaitoksen kuuleminen ja tietojen antaminen ei koske vain rajoitusalueita vaan kaikkia rajoitettuja tai kiellettyjä alueita, jotka on perustettu Puolustusvoimien ja rajavalvonnan tarpeisiin.

Pykälän uuden järjestyksen myötä edellä mainittu uusi 2 momentti koskee 1 momentissa säädettyjen valtioneuvoston asetuksilla perustettavien pysyväisluonteisten alueiden lisäksi myös Liikenne- ja viestintäviraston perustamia tilapäisiä ilmailulta rajoitettuja tai kiellettyjä alueita. Liikenne- ja viestintävirasto voikin myöntää luvan ilmailutoimintaan kaikilla 1 momentin mukaisilla ilmailulta kielletyillä tai rajoitetuilla alueilla riippumatta siitä, ovatko alueet valtioneuvoston asetuksella perustettavia pysyväisluonteisia alueita vai viraston itsensä perustamia tilapäisiä alueita. Virasto voi myöntää luvan ilmailutoimintaan jo aluetta perustaessaan eikä kyseessä tarvitse olla erillinen päätös.

Voimassa olevan lain mukaan laitoksen huoltoon tai muuhun sen toimintaan tai käyttöön nimenomaisesti liittyvä ilmailu on sallittu laitoksen suojelemiseksi perustetulla kieltoalueella. Hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta HE 69/2015 kuvataan, että pykälässä tarkoitettuja laitoksia ovat esimerkiksi ydinvoimalat tai öljynjalostuslaitokset, joiden yllä lentämistä on turvallisuussyistä rajoitettu. Toistaiseksi kieltoalueita, joilla ilmailu on sallittu laitoksen huoltoon, toimintaan tai käyttöön, ovat erityisesti ydinvoimalat. Miehittämättömän ilmailun tuomien uusien mahdollisuuksien, kuten erilaisten kuvaus- ja mittausmahdollisuuksien myötä, on syytä arvioida, että jatkossa yhä monimuotoisemmat kohteet tulevat hyödyntämään ilmailua omassa toiminnassaan. On myös arvioitu, että ilmailua voitaisiin käyttää entistä monimuotoisempaan toimintaan ja olisi tarpeen, että muukin kuin laitoksen huoltoon, toimintaan tai käyttöön liittyvä kohteen lukuun tapahtuva ilmailu on sallittu. Ehdotettu ilmaisu ”kohteen lukuun” kattaa edellä kuvatun toiminnan lisäksi muunkin kohteen itsensä suorittaman tai toimeksiantona tilaaman tai muuten sopiman toiminnan, kuten vartiointitoiminnan tai kohteen toiminnan seuraamisen. Esitetäänkin, että jos ilmailulta rajoitettu tai kielletty alue on perustettu jonkin kohteen tai alueen suojaamiseksi, on sen lukuun tapahtuva il-

mailu kuitenkin sallittu. Lisäksi voimassa olevan lain mukainen säännös siitä, että valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä kuulemisesta, ehdotetaan toistaiseksi käyttämättömänä poistettavaksi.

Pykälän nykyisestä 4 momentista tulee ehdotuksen mukaan uusi 3 momentti. Siinä säädetään, että ilmatilan hallintayksikön on tarkoituksenmukaiseksi katsomallaan tavalla rajoitettava tai kiellettävä ilmailu tietyllä alueella pelastus-, poliisi- tai sotilasviranomaisen taikka Rajavartiolaitoksen tai Tullin tai lento- tai meripelastuskeskuksen, säteilyturvakeskuksen tai ilmailuviranomaisen esityksestä enintään kolmen vuorokauden ajaksi, jos se on välttämätöntä lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, poliisitoiminnan, pelastustehtävien, turvallisuustutkinnan tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden taikka rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi. Esitetään, että viranomaisten listaukseen lisättäisiin myös turvallisuustutkintaviranomainen, sillä turvallisuustutkinta on yksi perusteista, joilla rajoitus tai kieltäminen voidaan asettaa. Turvallisuustutkintaviranomainen voi tarkoittaa Onnettomuustutkintakeskuksen ja Puolustusvoimien lisäksi Liikenne- ja viestintävirastoa tai jopa toisen valtion turvallisuustutkintaviranomaista esimerkiksi mahdollisen kansainvälisen yhteistyön tilanteessa. Ilmatilan hallintayksikkö voi voimassa olevan lain mukaan rajoittaa tai kieltää ilmailua tietyllä alueella mainittujen viranomaisten esityksestä enintään kolmen vuorokauden ajaksi, mikä on syytä pidentää seitsemäksi vuorokaudeksi. Nykyinen 3 vuorokautta on todettu liian lyhyeksi ja lisää joustavuutta kaivataan esimerkiksi pyhien ja pitkien viikonloppujen aikana. On kuitenkin huomioitava, että ilmailun rajoittaminen ja kieltäminen seitsemäksi vuorokaudeksi tapahtuisi aina viranomaisen pyynnöstä ja että momentissa luetellaan ne perusteet, joiden ylläpitämiseksi rajauksen tai kiellon on oltava välttämätöntä. Momentissa käytetään käsitettä ilmailuviranomainen, jolla tarkoitetaan Liikenne- ja viestintävirastoa sekä tiettyjen ilmatilan osien osalta myös Ruotsin ja Norjan ilmailuviranomaisia, sillä tiettyjä osia ilmatilasta on delegoitu pysyvästi Ruotsin ja Norjan valvontaan. Lisäksi momenttiin tehdään teknisiä muutoksia liittyen muun muassa turvallisuustutkinnan ja rajaturvallisuuden järjestykseen perusteiden listauksessa.

**11 a §. Miehittämättömän ilmailun rajoittaminen ja kieltäminen UAS-ilmatilavyöhykkeellä.**

Lisätään lakiin uusi pykälä, joka mahdollistaa komission täytäntöönpanoasetuksen säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä annetun (EU) 2019/947 15 artiklan 1 kohdan mukaiset miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien (UAS) -ilmatilavyöhykkeet, joissa rajoitetaan miehittämättömällä ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa tai kielletään se.

Uuden pykälän 1 momentissa säädetään, että Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen viranomainen, joka voi perustaa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 15 artiklan mukaisia UAS-ilmatilavyöhykkeitä. Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa enintään viiden vuoden määräajaksi UAS-ilmatilavyöhykkeen, jolla rajoitetaan miehittämättömällä ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa tai kielletään se pykälän mukaisten tavoitteiden kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella. Listaus vastaa osittain myös 11 §:ssä mainittuja perusteita, joilla Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa vaara-alueita. Liikenne- ja viestintävirasto voisi perustaa edellä mainittuja alueita sekä määräyksellä että päätöksellä riippuen alueen voimassaolon kestosta. Alle vuoden pituiset tilapäiset alueet perustettaisiin päätöksellä, pysyväisluonteisemmat määräyksellä. Vastaava jaottelu päätöksellä ja määräyksellä perustamiseen soveltuu myös uudenlaisiin 11 a ja b §:n mukaisiin UAS-ilmatilavyöhykkeisiin.

Lisäksi on tunnistettu uudenlaisia tarpeita miehittämättömän ilmailun kieltämiseksi tai rajoittamiseksi tietyillä uudenlaisilla alueilla. Tällaisia uusia alueita ovat muun muassa oikeudenhoito (esim. tuomioistuimet ja vankilat), sosiaali- ja terveydenhuolto (esim. sairaalat), yleinen järjestys ja turvallisuus (esim. suuret yleisötapaukset, suurlähetystöt) sekä erilaiset teollisuuslaitokset ja satamat, terminaalit, ratapihat tai muut vastaavat liikenteen solmukohdat. On tunnistettu, että miehittämätön ilma-alus saattaa kantaa mukanaan kuvauslaitteistoa, jolla voidaan loukata yksityisyydensuojaa muun muassa edellä kuvatuilla alueilla. Lisäksi on tunnistettu, että miehittämättömällä ilma-aluksella voidaan toimittaa kuljetuksia, ja voi ilmetä tarvetta estää esimerkiksi laittomien päihneiden toimittaminen vangeille tai hoitolaitoksessa oleville potilaille. Mahdollisten rajoitusten ja kieltojen on kuitenkin noudatettava 1 momentissa lueteltuja perusteita. UAS-ilmatilavyöhyke on uudenlainen alue, joka koskee nopeasti kehittyvää ilmailun alaa, mikä puoltaa määräaikaisen alueen perustamista. Vyöhyke on mahdollista uusien enintään toisen viiden vuoden ajaksi, eli yhteensä 10 vuodeksi. Tämän jälkeen vyöhykkeen perustamista voi hakea uudelleen. Useamman vuoden määräajat mahdollistavat varsin pitkäkestoisen toiminnan. Mikäli tarvetta pysyviin kieltoihin ja rajoituksiin ilmenee, on mahdollista harkita 11 §:n mukaisia rajoitettuja ja kiellettyjä alueita sekä 11 c §:n mukaisia vaara-alueita. Uudet UAS-ilmatilavyöhykkeet ovat kuitenkin ensisijainen keino miehittämättömän ilmailun rajoittamiselle ja kieltämiseksi. Miehittämättömän ilmailun lisääntymisen myötä uudenlaisia rajoituksia ja kieltoja tarvitaan aiempaa enemmän, ja 11 §:n mukaisten ilmailulta rajoitettujen ja kiellettyjen alueiden sekä 11 c §:n mukaisten vaara-alueiden perustaminen merkittävästi suuremmissa määrin aiheuttaisi sen, että ilmailukartoista tulisi lähes lukukelvottomia.

Uuden pykälän 2 momentin mukaan, jos UAS-ilmatilavyöhyke on perustettu jonkin kohteen tai alueen suojaamiseksi, on sen lukuun tapahtuva ilmailu kuitenkin sallittu. Säännös vastaa sitä, mitä 11 §:ssä säädetään kohteen tai alueen suojaamiseksi perustetusta ilmailulta rajoitettusta tai kielletystä alueesta. Säännös mahdollistaa sen, että esimerkiksi tietyn alueen yllä voidaan kieltää tai rajoittaa muiden tahojen miehittämättömien ilma-alusten lennättämistä, mutta kyseinen taho voi lennättää kuitenkin omia miehittämättömiä ilma-aluksiaan tai sen lukuun lennätettäviä kolmannen tahon miehittämättömiä ilma-aluksia, esimerkiksi vartiointi- tai toiminnan seurantarokoituksessa. Lisäksi säädetään, että Liikenne- ja viestintävirasto voi jatkaa päätöksen voimassaoloaikaa enintään viidellä vuodella kuultuaan niiden tahojen edustajia, joiden suojaamiseksi vyöhyke on perustettu.

**11 b §.** *Miehittämättömän ilmailun vaatimuksista poikkeaminen UAS-ilmatilavyöhykkeellä.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 11 b §, joka mahdollistaisi komission täytäntöönpanoasetuksen 15 artiklan 2 kohdan mukaiset miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien UAS-ilmatilavyöhykkeet, joissa helpotetaan miehittämättömällä ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa.

Uuden pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi omasta aloitteestaan tai miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän eli operaattorin hakemuksesta perustaa enintään viiden vuoden määräajaksi UAS-ilmatilavyöhykkeen, jolla miehittämätön ilma-alus on vapautettu yhdestä tai useammasta miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 4 artiklassa tarkoitettua avointa kategoriaa koskevasta vaatimuksesta. Vaatimuksia ovat: a) miehittämätön ilma-alusjärjestelmä kuuluu johonkin delegoidussa asetuksessa vahvistetuista

luokista tai se on yksityisesti rakennettu tai täyttää 20 artiklassa määritellyt ehdot; b) miehittämättömän ilma-aluksen suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 25 kg; c) kauko-ohjaaja varmistaa, että miehittämätön ilma-alus pidetään turvallisen välimatkan päässä ihmisistä eikä sitä lennätetä ihmisjoukkojen yläpuolella; d) kauko-ohjaaja harjoittaa miehittämättömällä ilma-aluksella toimintaa kaiken aikaa suorassa näköyhteydessä, paitsi seuraa minua -tilassa lennetäessä tai liitteessä olevassa A osassa määritettyä miehittämättömän ilma-aluksen tähytystä käytettäessä; e) lennon aikana miehittämätön ilma-alus pidetään 120 metrin säteellä maanpinnan lähimmästä kohdasta, paitsi liitteessä olevassa A osassa määritetyn esteen yli lennettäessä; ja f) miehittämätön ilma-alus ei lennon aikana kuljeta vaarallisia aineita eikä siitä putoa mitään materiaalia. Uuden 11 b §:n mukaisella UAS-ilmatilavyöhykkeellä, jolla voidaan poiketa yhdestä tai useammasta 4 artiklan mukaisesta vaatimuksesta, voitaisiin siis poiketa esimerkiksi miehittämättömälle ilma-alukselle asetetusta painorajasta, näköyhteysvaatimuksesta ja tai korkeusvaatimuksesta.

UAS-ilmatilavyöhyke on uudenlainen alue, joka koskee nopeasti kehittyvää ilmailun alaa, mikä puoltaa määräaikaisen alueen perustamista. Määräaikaa voidaan jatkaa enintään viidellä vuodella. Tämän jälkeen vyöhykkeen perustamista voi hakea uudelleen. Useamman vuoden määräajat mahdollistavat varsin pitkäkestoisen toiminnan.

Vyöhyke voidaan perustaa käyttäjän omaa toimintaa tai usean tahon yhteistoimintaa varten taikka yleiseen käyttöön. Esimerkkejä mahdollisista hakijaryhmistä ovat esimerkiksi lennokkerhot, jotka haluaisivat lennättää miehittämättömiä ilma-aluksia avoimen kategorian vaatimuksista, esimerkiksi 120 metrin enimmäiskorkeusrajasta, poiketen kerhon lennätyspaikalla.

Kyseisen täytäntöönpanoasetuksen 15 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat toimivaltaisen viranomaisen suorittaman riskinarvioinnin perusteella nimetä tiettyjä ilmatilavyöhykkeitä, joilla miehittämättömällä ilma-alusjärjestelmillä harjoitettava toiminta on vapautettu yhdestä tai useammasta kategoriasta ”avoin” koskevasta vaatimuksesta. Toiminta on suunniteltava ja toteutettava siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta. Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa riskiarvioinnin käydessään läpi mahdollista hakemusta UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista koskien tai arvioidessaan kyseisen vyöhykkeen perustamista omasta aloitteestaan. Liikenne- ja viestintäviraston tekemän riskiarvioinnin perusteella havaittujen uhkien ja riskien ehkäisemiseksi uuden 2 momentin mukaan päätöksessä voidaan asettaa ehtoja tai rajoituksia. On perusteltua, että kansallinen lainsäädäntö mahdollistaa miehittämättömälle ilmailulle ehtojen asettamisen, sillä miehittämättömän ilmailun on arvioitu kasvavan merkittävästi. Keskeistä on, että mahdollistavat UAS-ilmatilavyöhykkeet eivät saa aiheuttaa vaaraa lentoturvallisuudelle tai haittaa muulle lentoliikenteelle. Vaaraa ei saa aiheuttaa myöskään esimerkiksi terveydelle, ympäristölle tai omaisuudelle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa lentoturvallisuuteen ja turvatoimiin liittyviä ehtoja, ehtoja yleisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi sekä ehtoja menettelyistä ja järjestelmistä. Nämä ehdot voivat sisältää ehtoja lentosäännöistä poikkeamiselle. Jos esimerkiksi alueella on mahdollista poiketa näköyhteysvaatimuksesta, päätöksessä voidaan asettaa ehtoja siitä, miten lentoturvallisuus taataan tällaisessa tilanteessa. Erityisesti kaupallisen miehittämättömän ilmailun lisääntyminen lisää miehittämättömän ilmailua tiheästi asutuilla alueilla, mikä

tulee huomioida turvallisuuden näkökulmasta. Jos useampi palveluntarjoaja alkaa tarjota erilaisia palveluita hyödyntäen miehittämättömiä ilma-aluksia samalla alueella, yksi kysymys on, miten varmistetaan, että miehittämättömät ilma-alukset osaavat varoa toisiaan. Mikäli näköyhteysvaatimuksesta poiketaan alueella, jolla useampi taho harjoittaa miehittämättömällä ilma-aluksella toimintaa, mahdollisia ehtoja voisi liittyä esimerkiksi sellaisen järjestelmän käyttämiseen, jonka avulla eri käyttäjät tai heidän miehittämättömät ilma-aluksensa voivat kommunikoida keskenään.

Euroopan unionissa parhaillaan valmisteltavana oleva U-Space-aloite mahdollistaisi sen, että sekä miehittämättömien että miehitettyjen ilma-alusten sijainti- ja muut tiedot jaettaisiin toimijoiden kesken alustapalvelua käyttäen. Kyseisen aloitteen kehitys on vielä kesken, mutta jos jonkinlainen tekninen järjestelmä tulee käyttöön, olisi Liikenne- ja viestintäviraston mahdollista asettaa järjestelmän käyttäminen ehdoksi toimintaan UAS-ilmatilavyöhykkeellä.

Mahdollisesti voisi olla tarpeen asettaa ehtoja siitä, että vyöhykkeellä on oltava vastuuhenkilö, joka koordinoi eri toimijoiden harjoittamaa toimintaa. Vastaava vastuuhenkilö on käytössä esimerkiksi nykyisin tietyissä yleisötapahtumissa, joita varten asetetaan vaara-alue, jolla ilma-aluksia harjoitetaan sekä helikoptereilla että miehittämättömillä ilma-aluksilla.

Ehtoja voidaan asettaa myös ilmatilavyöhykkeen käyttäjäryhmästä, jotta päätöksestä ilmenee, onko vyöhyke perustettu vain käyttäjän omaa toimintaa varten, usean tahon yhteistoimintaa varten vai yleiseen käyttöön. On myös tarpeen, että virasto voi seurata toimintaa, joten sen pitää voida asettaa ehtoja raportointivelvollisuudesta viranomaisille ja muille tahoille. Lisäksi on tarpeen voida asettaa ajallisia (vuorokauden ja vuoden aikaan liittyviä) ja sääolosuhteisiin liittyviä rajoituksia, jotta voidaan asettaa rajoja mahdollistavan alueen käytölle esimerkiksi meluhaitan minimoimiseksi. Ilmatila-alueen tai –vyöhykkeen asettaminen sisältää jo itsessään maantieteelliset rajoitukset, joten niiden esiin tuominen pykälässä erikseen ei ole tarpeen.

Uuden 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa edellä 1 momentissa tarkoitettua määräyksen tai päätöksen tai muuttaa sen ehtoja, jos määräystä tai päätöstä tehdessä valinnut olosuhteet ovat muuttuneet olennaisesti. Vaikka määräys tai päätös tehdään määräajaksi, voi olla tarpeen muuttaa tai peruuttaa niitä, jos esimerkiksi vyöhykkeen perustamisesta hakeneen käyttäjän toiminta on lakannut, tai jos alueella on rakennettu jotain uutta, jonka vuoksi alueella ei enää ole turvallista poiketa avointa kategoriaa koskevista vaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto perustaa nykyisin 11 §:n mukaisia alueita alle vuoden tilapäisiksi alueiksi päätöksellä ja pysyväisluonteisemmin määräyksellä. Vastaava jaottelu soveltuu myös uudenlaisten UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamiseen.

**11 c §. Vaara-alueet.** Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 11 c §, johon siirrettäisiin voimassa olevan lain 11 §:n 2 momentti, eli vaara-alueita koskeva sääntely lähes muuttumattomana. Ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavan toiminnan alkamisesta ja loppumisesta vaara-alueella on voimassa olevan lain mukaan ilmoitettava aluelennonjohdolle. Esitetään, että toiminnan alkamista ja loppumista vaara-alueella koskeva ilmoitusmenettely sisällytetään 107 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan. Lisäksi esitetään, että säännöksessä eritellään se taho, jonka on ilmoitettava tällaisesta toiminnasta, eli ilmatilan

käyttäjää. Kyseessä on lakitekniinen täsmennys säännökseen, joka ei muuta nykytilaa. Ilmailukäsikirja on operatiivisen toiminnan väline, jossa jo nykyisin kuvataan ilmoitusmenettely tarkemmin kuin laissa. Voimassa olevan lain mukaan FUA-asetuksessa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö voi lisäksi erityisestä syystä määrittää ja osoittaa tilapäisen vaara-alueen enintään kahden viikon ajaksi edellyttäen, että osoittamista koskevat ohjeet sisällytetään 107 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan. Tästä säännöksestä poistetaan tarpeettomana viittaus 107 §:ään, sillä viittausta käytetään uuden muotoilun mukaisessa pykälässä jo edeltävässä säännöksessä koskien lentoturvallisuuden vaarantavan toiminnan alkamisesta ja loppumisesta ilmoittamista.

**93 §.** *Maahuolintapalveluja tarjoavan turvallisuuden hallinta.* Pykälä kumottaisiin EASA-asetuksen kanssa päällekkäisenä sääntelynä. Jatkossa sovellettaisiin suoraan EASA-asetuksen maahuolinnan turvallisuutta koskevia artikloja.

**139 §.** *Kansalliset vakuutusvaatimukset.* Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jossa säädettäisiin miehittämättömän ilmailun kansallisista vakuuttamisvaatimuksista. Momentti tulisi sovellettavaksi vain silloin, kun miehittämätön ilmailu jää ilmailun vakuutusasetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, kuten ilmailulain 138 §:ssä säädetään.

Pykälän mukaan vakuutuksenottamisvelvollinen olisi aina miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjä. Pykälän mukaan vakuutuksenottamisvelvollisuus olisi silloin, jos kyse on toimintakategoriassa erityinen tai sertifioitu kuuluvasta toiminnasta. Toimintakategoriassa erityinen miehittämätöntä ilma-alusta on mahdollista kauko-ohjata ilman näköyhteyttä ja painavammilla laitteilla. Toimintakategoriassa sertifioitu puolestaan on mahdollista kuljettaa vaarallisia aineita sekä lennättää miehittämätöntä ilma-alusta ihmisjoukkojen yläpuolella. Toimintakategoriassa erityinen ja sertifioitu harjoitettava toiminta sisältää enemmän riskejä, kuin toiminta toimintakategoriassa avoin ja sen vuoksi on tarkoituksenmukaista, että vakuutuksenottamisvelvollisuus koskee näitä toimintakategorioita. Vakuutuksenottamisvelvollisuudella on tarkoitus suojata vahingonkärsijän asemaa ja oikeutta saada hänelle aiheutuneesta vahingosta korvaus. Jos toiminta on vakuutuksen piirissä, ei vahingonkärsijä ole vahingonaiheuttajan maksukyvyssä.

Toiminta avoimessa kategoriassa olisi sellaista toimintaa, jota varten käyttäjällä ei olisi velvollisuutta ottaa vakuutusta. Tämä johtuu siitä, että avoimen kategorian toiminta sisältää vähemmän riskejä, sillä se tapahtuu aina suorassa näköyhteydessä ja 120 metrin säteellä maanpinnan lähimmästä kohdasta. Avoimessa kategoriassa ei ole mahdollista lentää ihmisjoukkojen yläpuolella tai kuljettaa vaarallisia aineita. Nykyinen harraste- ja urheilutoiminta kuuluisi yleensä tähän kategoriassa. Näin sääntelyllä säilytettäisiin nykytilaa vastaava oikeustila, eivätkä harraste- ja urheilutoimintaan käytettävien miehittämättömien ilma-alusten käyttäjät yleensä olisi velvoitettava ottamaan pykälässä tarkoitettua vakuutusta toimintaansa varten.

Nykytilaan verrattuna sääntely ei enää perustuisi harraste- ja urheilutoimintaan ja toisaalta ammattimaiseen toimintaan käytettävien miehittämättömien ilma-alusten jaottelulle. Sen sijaan vakuuttamisvelvollisuus perustuu miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän toimintakategorioihin. Miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän toimintakategoria olisi käytännön soveltamisen

kannalta selkeämpi peruste määritellä vakuuttamisvelvollisuuden raja kuin esimerkiksi miehittämättömän ilma-aluksen painoon tai toiminnan luonteeseen sidottu vakuuttamisvelvollisuus.

Toisin kuin nykyisin, avoimeen kategoriaan kuuluvilla ammattikäyttöisillä miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä ei olisi enää vakuutuksenottamisvelvollisuutta. Vakuutuksen voi kuitenkin ottaa vapaaehtoisesti. Tarjolla on jo tällä hetkellä yritystoimintaan tarkoitettuja miehittämättömän ilmailun kattavia vastuuvakuutus tuotteita osana muun toiminnan vastuuvakuutusta.

**178 §. Ilmailurikkomus.** Ilmailulain 178 §:n 1 momentin kolme kohdan mukaan joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo 11 §:ssä tarkoitettua ilmailulta rajoitettuja alueita koskevaa kieltoa tai vaara-aluetta koskevaa rajoitusta, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, ilmailurikkomuksesta sakkoon. Kohtaa on muutettava, sillä ilmailulain 11 §:ää muutetaan tällä esityksellä. Esitetään, että 11 § koskee ilmailun käytön rajoittamista ja kieltämistä, uusi 11 a § miehittämättömän ilmailun rajoittamista ja kieltämistä UAS-ilmatilavyöhykkeellä, uusi 11 b § miehittämättömän ilmailun vaatimuksista poikkeamista UAS-ilmatilavyöhykkeellä ja uusi 11 c § vaara-alueita. Esitetäänkin, että 178 §:n 1 momentin 3 kohta muutetaan vastaamaan muuttuneiden pykäläviittausten mukaiseksi ja sanktioimaan uuden UAS-ilmatilavyöhykkeen kiellon, ehdon tai rajoituksen rikkomisen. Sen sijaan vaara-aluetta koskevan rajoituksen sanktiointi poistetaan tarpeettomana, sillä vaara-alueella ilmailua ei ole kielletty tai rajoitettu.

**181 §. Muutoksenhaku.** Pykälässä ei enää viitattaisi hallintolainkäyttölakiin vaan lakiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa. Tämä on lakitekninen päivitys ja johtuu uuden lain voimaan tulosta.

**182 §. Voimaantulo.** Pykälästä kumottaisiin sen toinen virke.

**53 §, 55 §, 57 §, 61 § ja 161 §. Lakitekniset kauko-ohjattavaa toimintaa koskevat muutokset.** Pykälät ehdotetaan muutettaviksi siten, että niistä poistettaisiin niihin sisältyvät viittaukset toimintaan kauko-ohjattavalla ilma-aluksella. Lain 53 §:ssä säädetään ohjaamomiehistön ja kauko-ohjaajan lupakirjasta, kelpuutuksesta ja hyväksynnästä sekä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta. Lain 55 §:ssä säädetään ilma-aluksen ja kauko-ohjauspaikan miehistöstä, lain 57 §:ssä lennon valmistelusta ja suorittamisesta. Lain 61 § sisältää säännökset ilma-aluksen asiakirjoista ja 161 § tehtävien siirrosta vieraan valtion viranomaiselle.

EASA-asetuksen uudistamisen jälkeen miehittämättömiä ilma-aluksia koskevan sääntelyn antaminen on kuulunut EU:n toimivaltaan. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siltä osin, kuin ne sisältävät EU-sääntelyn kanssa päällekkäistä sääntelyä.

Mainitut ilmailulain pykälät eivät ole voimassa niiden kauko-ohjaajaa koskevan sisällön osalta. Ilmailulain 182 §:n voimaantulosäännöksen mukaan lain 37, 38, 47, 53, 55, 62, 73, 79 ja 87 §:n säännöksiä sovelletaan toimintaan kauko-ohjattavilla ilma-aluksilla kuitenkin vasta valtioneuvoston asetuksella säädettävästä ajankohdasta alkaen. Kaikki voimaantulosäännöksen tarkoittamat pykälät eivät sisällä suoraa viittausta kauko-ohjattavaan toimintaan. Kauko-ohjaaja mainitaan vain lain 53, 55, 57 61 ja 161 §:ssä.

## 7.2 Liikenteen palveluista annettu laki

**120 §.** *Lentotoiminnan määritelmät.* Pykälän 2 kohta ehdotetaan muutettavaksi niin, että kohdassa viitattaisiin nykyisin voimassaolevaan EASA-asetukseen. Tällä hetkellä 2-kohdassa viitataan jo kumottuun EASA-asetukseen.

Pykälän 4 kohta esitetään muutettavaksi. Voimassa olevan liikennepalvelulain 120 §:n 4 kohdassa määritellään *kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa*. Koska EASA-asetuksen nojalla annettu komission täytäntöönpanoasetus sisältää säännökset miehittämättömien ilma-alusten lentotoimintaa koskevista luvista, tulisi EU-sääntelyn kanssa päällekkäinen lain sääntely kumota. Mainituksessa 4 kohdassa esitetään määriteltäväksi kauko-ohjatun lentotoiminnan sijasta kevyt ilma-alus. Määritelmän mukaan kevyellä ilma-aluksella tarkoitetaan EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettua ilma-alusta. Ehdotetun lain 128 §:ssä säädettäisiin lentotoiminnasta kevyillä ilma-aluksilla.

**128 §.** *Lentotoiminta kevyillä ilma-aluksilla.* Pykälä ehdotetaan muutettavaksi sekä sisällöltään että sen otsikon osalta. Voimassa olevassa 128 §:ssä säädetään kauko-ohjatun lentotoiminnan luvasta. EASA-asetuksen nojalla annettu komission täytäntöönpanoasetus sisältää säännökset miehittämättömien ilma-alusten lentotoimintaa koskevista luvista. Tästä syystä EU-sääntelyn kanssa päällekkäinen lakiin sisältyvä sääntely tulisi kumota. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi lentotoiminnasta kevyillä ilma-aluksilla. Pykälän mukaan liikennepalvelulakia sovellettaisiin lentotoimintaan kevyillä ilma-aluksilla.

Pykälällä otettaisiin käyttöön EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettu kansallinen poikkeusmahdollisuus, joka koskee lentotoimintaa kevyillä ilma-aluksilla. Poikkeuksen avulla voidaan siirtää tai jättää kansallisen sääntelyn piiriin tiettyjä sellaisia ilma-alusluokkia, joihin muutoin sovellettaisiin EASA-asetusta sekä sen nojalla annettuja delegoituja ja täytäntöönpanosäädöksiä. Kansallinen liikkumavara ja sen sisältö on selostettu tarkemmin jaksossa 2.2.2. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan sen sisältöä.

Poikkeusmahdollisuus ehdotetaan otettavaksi käyttöön täysimääräisenä. Poikkeuksen käyttöön ottamisesta säädettäisiin sekä liikennepalvelulaissa että ilmailulaissa. Poikkeuksen käyttöön otto kattaisi asetuksessa määriteltyjen ehtojen mukaiset lentokoneet, helikopterit, purjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet. Liikennepalvelulaissa säädettäisiin edellä mainittujen kevyiden ilma-alusten lentotoimintaa koskevan sääntelyn kuuluvan kansallisen sääntelyn piiriin. Ilmailulaissa säädettäisiin puolestaan kevyiden ilma-alusten suunnittelun, valmistuksen, huollon sekä lentotoiminnan kuulumisesta ilmailulain piiriin. EASA-asetuksen mahdollistaman poikkeamismahdollisuuden yhteydessä termin lentotoiminta (engl. *operation activities*, sv. *drift*) on tulkittu kattavan myös näiden ilma-alusten lupakirjat, kelpuutukset ja niihin vaadittavan koulutuksen, eli kaikki ilma-alusten käyttöön liittyvät näkökohdat. Lupakirjat, kelpuutukset ja koulutus sekä lentotoiminnan luvat kuuluvat liikennepalvelulain piiriin. Poikkeamismahdollisuuden kautta muista lentotoiminta-käsitteen alle kuuluvista ilma-alusten käyttöön liittyvistä näkökohdista säädettäisiin kuitenkin edelleen ilmailulaissa.

**130 §.** *Lentäjä ja matkustamomiehistön jäsen.* Pykälän 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Koska EASA-asetuksen nojalla annettu komission täytäntöönpanoasetus sisältää säännökset miehittämättömien ilma-alusten kauko-ohjaajista ja kauko-ohjaajia koskevista vaatimuksista, tulisi EU-sääntelyn kanssa päällekkäinen pykälään sisältyvä säännös kumota. Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä ei mainittaisi enää kauko-ohjaajaa.

**135 a §.** *Miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan vähimmäisikä.* Esityksessä ehdotettaisiin säädettäväksi uusi 135 a §. Pykälässä säädettäisiin miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan vähimmäisiästä. Vastaavaa vähimmäisikä sääntelyä koskien miehittämättömien ilma-alusten tai lennokkien lennättämistä ei ole aiemmin ollut. Komission täytäntöpanoasetuksessa on säädetty EU:ssa harmonisoidusta miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän vähimmäisiästä eri toimintakategorioissa. Pykälässä otetaan käyttöön kansallinen liikumavara vähimmäisikä sääntelyn suhteen.

Pykälän mukaan kauko-ohjaajan vähimmäisikä olisi 12 vuotta, kun ohjataan avoimeen toimintakategoriaan kuuluvaa miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää. Vähimmäisiän asettamisella 12 vuoteen on haluttu erityisesti ottaa huomioon kansallinen lennokkikerhotoiminta sekä niissä tapahtuva lennokkiharrastustoiminta. Lennokkikerhoharrastus aloitetaan yleensä nuorena ja iso osa lennokkikerhojen jäsenistöstä on nuoria henkilöitä. Vähimmäisiän asettamisella 12 vuoteen halutaan minimoida lennokkikerhoille sekä lennokkikerhoon kuulumattomille kauko-ohjaajille vähimmäisikä sääntelystä aiheutuvat rajoittavat vaikutukset ja pyritään turvaamaan harrastustoiminnan jatkuvuus. Toimintaan kategoriassa avoin sisältyy vähemmän riskejä, sillä toiminta tapahtuu aina EU-sääntelyn edellytysten mukaisesti suorassa näköyhteydessä ja 120 metrin säteellä maanpinnan lähimmästä kohdasta. Kategoriassa avoin ei ole mahdollista lentää myöskään ihmisjoukkojen yläpuolella tai kuljettaa vaarallisia aineita. Nämä seikat puoltavat vähimmäisiän asettamista 12 vuoteen ja siten kansallisen liikumavaran käyttämistä täysimääräisesti, kun kyse on avoimeen toimintakategoriaan kuuluvan miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjauksesta.

Pykälän mukaan kauko-ohjaajan vähimmäisikä olisi 15 vuotta, kun ohjataan erityiseen toimintakategoriaan kuuluvaa miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää. Erityisessä toimintakategoriassa on kyse suurempia riskejä sisältävästä toiminnasta kuin toimintakategoriassa avoin, sillä miehittämätöntä ilma-alusta on mahdollista kauko-ohjata erityisessä toimintakategoriassa ilman näköyhteyttä ja laitteet ovat painavampia. Samoin erityisessä kategoriassa miehittämätön ilma-alus voidaan kauko-ohjata lentämään korkeammalla maan pinnasta, kuin on mahdollista avoimen kategorian toiminnassa. Ehdotettu 15 vuoden vähimmäisikä olisi yhdenmukainen myös muita liikennemuotoja koskevan ikärajasääntelyn kanssa. Lisäksi kansallisessa vähimmäisikä sääntelyssä olisi huomioitu rikosoikeudellinen vastuukäyrä, joka on rikoslain (39/1889) 4 luvun 3 §:n mukaisesti 15 vuotta. Lähtökohtaisesti erityisen kategorian toiminnassa olisi kyse sellaisen riskitason toiminnasta, että kauko-ohjaajan voidaan edellyttää olevan vähintään rikoslaissa tarkoitetun vastuukäyrän täyttänyt. Vaikka vahingonkorvausoikeudessa ei säädetä rikoslain sääntelyä vastaavalla tavalla nimenomaisesti vastuukäyrästä, on vahingonkorvauslain alaikäisen korvausvastuuta koskevan 2 luvun 2 §:n perusteluissa todettu, että viisitoista vuotta täyttäneen henkilön vastuun lieventäminen muilla kuin taloudellisilla syillä tulee vain harvoin kysymykseen.

Ehdotusta vastaava 15 vuoden vähimmäisikä on käytössä myös muiden liikennemuotojen osalta. Vastaava vähimmäisikä on käytössä esimerkiksi ajokorttilain (386/2011) 5 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun mopojen ja kevyiden nelipyörien kuljettamiseen oikeuttavan AM-ajokortin saamisen yhteydessä, vaikka kansallisesti olisi ollut mahdollista säätää alemmasta 16 vuoden vähimmäisiästä. Samoin vesiliikennelain (463/1996) 6 §:n 2 momentin mukaan moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa saa kuljettaa vain henkilö, joka on täyttänyt 15 vuotta. Näistä syistä 15 vuoden vähimmäisikä vaatimuksen on katsottu olevan oikeassa suhteessa toimintaan sisältyvään riskiin nähden.

### **7.3 Laki puolustusvoimista**

2 luku Toimivalta

**15 a- 15 f §.** *Lakitekniset lennokka-termin poistamista koskevat muutokset.* Puolustusvoimista annetun lain miehittämättömiä ilma-aluksia koskevissa 15 a-15 f §:issä viitataan miehittämättömän ilma-aluksen lisäksi lennokkiin. EASA-asetuksen voimaantulon myötä ilmailulain mukainen jaottelu harraste- ja urheilutoiminnassa käytettäviin lennokkeihin ja ammattimaiseen toimintaan käytettäviin miehittämättömiin ilma-aluksiin poistuu ja jatkossa myös lennokit kuuluisivat miehittämättömän ilma-aluksen käsitteen alaan. Lennokki-termiä ei enää käytettäisi. Puolustusvoimista annetun lain lennokka-termin sisältäviä säännöksiä ehdotetaan muutettavaksi siten, että ne vastaisivat ilmailulaissa käytettyä terminologiaa.

Mainittujen 15 a-15 e §:ien otsikot muutettaisiin siten, että niistä poistettaisiin viittaukset lennokkiin. Samalla tavoin 15 a §:n 1 ja 2 momenttiin, 15 b §:n 1 momenttiin, 15 c §:n 1 momenttiin, 15 d §:n 1 momenttiin ja 15 e §:n 1 ja 2 momenttiin sekä 15 f §:ään tehtäisiin sisällöltään tekniset muutokset poistamalla säännöksistä viittaukset lennokkiin.

#### **7.4 Rajavartiolaki**

**38 a §.** *Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen.* Pykälää muutettaisiin siten, että poistettaisiin sana lennokka. EASA-asetuksen voimaantulon myötä kansallinen jaottelu harraste- ja urheilutoiminnassa käytettäviin lennokkeihin ja ammattimaiseen toimintaan käytettäviin miehittämättömiin ilma-aluksiin poistuu. Jatkossa myös lennokit kuuluisivat miehittämättömän ilma-aluksen käsitteen alaan, eikä lennokka-termiä enää käytettäisi.

#### **7.5 Poliisilaki**

2 luku Yleiset toimivaltuudet

**11 a, 15 a ja 17 §.** *Lakitekniset lennokka-termin poistamista koskevat muutokset.* Poliisilain 2 luvun 11 a §:ssä säädetään lennokin ja miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta ja 15 a §:ssä haltuun otetun lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen käsittelystä. Lain 17 §:ssä säädetään puolestaan voimakeinojen käytöstä. EASA-asetuksen voimaantulon myötä ilmailulain mukainen jaottelu harraste- ja urheilutoiminnassa käytettäviin lennokkeihin ja ammattimaiseen toimintaan käytettäviin miehittämättömiin ilma-aluksiin poistuu ja jatkossa myös lennokit kuuluisivat miehittämättömän ilma-aluksen käsitteen alaan, eikä lennokka-termiä enää käytettäisi. Poliisilain lennokka-termin sisältäviä säännöksiä ehdotetaan muutettavaksi siten, että ne vastaisivat ilmailulaissa käytettyä terminologiaa.

Mainittujen 11 a ja 15 a §:n otsikot muutettaisiin siten, että niistä poistettaisiin viittaukset lennokkiin. Samalla tavoin 11 a §:n 1 momenttiin ja 15 a §:ään tehtäisiin sisällöltään tekniset muutokset poistamalla pykälistä viittaukset lennokkiin.

**25 §.** *Teleosoitteen tai telepätelaitteen yksilöintitietojen hankkiminen.* Pykälään tehtäisiin lakitekkinen muutos, jossa pykälässä käytetty Viestintävirasto korvattaisiin viraston uudella nimellä, Liikenne- ja viestintävirasto.

**62 §.** *Korvaus teleyrityksille.* Pykälään tehtäisiin lakitekkinen muutos, jossa pykälässä käytetty Viestintävirasto korvattaisiin viraston uudella nimellä, Liikenne- ja viestintävirasto.

#### **8 Lakia alemman asteinen sääntely**

*Valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta*

Ilmailulain 11 §:ään tehtävien muutosten johdosta on syytä päivittää myös valtioneuvoston asetusta ilmailulta rajoitetuista alueista. Muutokset koskevat asetuksen 4 ja 5 §:iä, joita yhdenmukaistettaisiin ilmailulain 11 §:ään tehtävien muutosten mukaiseksi. Luonnos asetusmuutoksesta on tämän hallituksen esityksen liitteenä.

#### *Määräyksenantovaltuudet*

Esityksessä asetetaan Liikenne- ja viestintävirastolle uusia määräyksenantovaltuuksia koskien UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamista ilmailulain 11 a ja 11 b §:ien nojalla. Uusien UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustaminen vastaa luonteeltaan esimerkiksi nykyisten vaara-alueiden perustamista. Toisaalta kyse on kapeammin rajatusta valtuudesta, sillä UAS-ilmatilavyöhykkeet koskettavat vain miehittämätöntä ilmailua. Perustettavat alueet ovat lisäksi vain määräaikaista, kuten Liikenne- ja viestintäviraston nykyisin perustamat ilmailulta kielletyt ja rajoitetut alueet. Nykyisin Liikenne- ja viestintävirasto perustaa ilmailulta rajoitettuja ja kiellettyjä alueita sekä vaara-alueita päätöksillä ja määräyksillä. Päätökset ovat tilapäisesti voimassa korkeintaan vuoden, kun taas määräykset ovat pysyväisluonteisempia. Myös uusia UAS-ilmatilavyöhykkeitä voitaisiin perustaa sekä määräyksellä että päätöksellä riippuen vyöhykkeen voimassaoloajasta. Kohdassa 11 arvioidaan tarkemmin näiden uusien ilmatilavyöhykkeiden perustamisen suhdetta perustuslakiin.

#### **9 Voimaantulo**

Komission täytäntöönpanoasetusta aletaan soveltaa 1.7.2020, jolloin myös kansallisten lainsäädäntömuutosten olisi tullava voimaan.

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1.7.2020.

#### **10 Toimeenpano ja seuranta**

##### *UAS-ilmatilavyöhykkeet*

Täytäntöönpanoasetuksen 15 artiklan 3 kohdan mukaan, jos jäsenvaltiot määrittelevät UAS-ilmatilavyöhykkeitä 1 tai 2 kohdan nojalla, niiden on paikkatietoisuutta varten varmistettava, että UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevat tiedot, mukaan lukien vyöhykkeiden voimassaoloaika, asetetaan julkisesti saataville yleisesti käytettävässä yhtenäisessä digitaalimuodossa. Artikla kattaa sekä 11 a että 11 b §:n nojalla perustettavat UAS-ilmatilavyöhykkeet. Liikenne- ja viestintäviraston onkin vyöhykkeitä perustaessaan huolehdittava siitä, että niitä koskevat tiedot, mukaan lukien voimassaoloaika, asetetaan julkisesti saataville asetuksen mukaisesti. Jo nykyisin Liikenne- ja viestintäviraston perustamista tilapäisistä ilmailulta kielletyistä ja rajoitetuista alueista sekä vaara-alueista tiedot julkaistaan ilmailutiedotusjärjestelmässä. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston määräykset julkaistaan Finlexissä sekä viraston nettisivuilla.

Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa nykyisiä ilmailulta rajoitettuja sekä kiellettyjä alueita perustaessaan tietynlaista epävirallista seurantaä koskien alueiden perustamismääriä ja –sytä. Myös uudenlaisten UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamismääriä ja –sytä on tarpeen seurata, jotta tarvittaessa saadaan tilastotietoa näistä vyöhykkeistä. Myös mahdollisen tulevan U-space –sääntelyn näkökulmasta on erittäin hyödyllistä tietää perustetuista UAS-ilmatilavyöhykkeistä.

#### **11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys**

##### *Elinkeinovapaus*

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä ammatilla tai elinkeinolla. Momentissa käytetty ilmaisu "lain mukaan" viittaa mahdollisuuden rajoittamiseen säännöksessä turvattua oikeutta lailla (HE 309/1993 vp, s. 67/II). Perustuslakivaliokunta on ottanut kantaa elinkeinovapauden rajoittamiseen lähinnä itse elinkeinon harjoittamista edellyttävien lupien osalta. Käytäntöä ei ole tiettyjen alueiden rajaamisesta elinkeinon harjoittamisen ulkopuolelle. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin todennut, että elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten pitää ilmetä laista (esim. PeVL 9/2005 vp, s. 2).

Esityksessä esitetään lisättäväksi uusi 11 a § koskien UAS -ilmatilavyöhykkeitä, joissa rajoitetaan miehittämättömällä ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa tai kielletään se kokonaan tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella. UAS-ilmatilavyöhykkeellä voi siis olla vaikutuksia myös elinkeinotoiminnan vapaudelle, mikäli yritys olisi muuten halunnut harjoittaa elinkeinotoimintaa miehittämättömällä ilma-aluksella kyseisellä alueella. Ilmailulta rajoitettuja ja kiellettyjä alueita voidaan kuitenkin perustaa jo nykyisin sekä pysyvästi että tilapäisesti. Nykyiset alueet rajoittavat tai kieltävät kaikkea ilmailua, mukaan lukien miehittämätöntä ilmailua. Tästä näkökulmasta katsottuna UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskeva ehdotus ei ole täysin uusi rajoitus, ainoastaan muodoltaan uudenlainen. UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamista koskeva säännös on täsmällinen ja rajattu tarkkaan koskemaan miehittämättömiä ilma-aluksia. Lisäksi UAS-ilmatilavyöhykkeet perustetaan aina määrääjäksi ja ne on maantieteellisesti rajattu koskemaan ilmatilaa niiden laissa ennalta määritettyjen tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella, joiden suojaamiseksi vyöhyke voidaan perustaa, joten mahdollisesti elinkeinotoiminnan harjoittamista rajoittavat tekijät ja edellytykset ovat ilmaistu laissa selkeästi.

Huomionarvoista on myös se, että esityksessä esitetään lisättäväksi ilmailulakiin uusi 11 b §, jolla säädettäisiin siitä, että UAS-ilmatilavyöhykkeellä avoimen kategorian miehittämätön ilma-alus voi poiketa yhdestä tai useammasta avoimen kategorian vaatimuksesta, kuten lennätykskorkeudesta tai näköyhteydestä. Kyseinen säännös edesauttaisi myös avoimen kategorian miehittämättömällä ilma-aluksella harjoitettavaa elinkeinotoimintaa, esimerkiksi mahdollista näköyhteyden ulkopuolella lennättämisen. Ehdotuksen sisältämät UAS-ilmatilavyöhykkeet eivät ole luonteeltaan sellaisia, joilla merkittävästi rajoitettaisiin elinkeinovapautta.

Esityksessä asetetaan Liikenne- ja viestintävirastolle uusia määräyksenantovaltuuksia koskien UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamista pykälissä 11 a ja 11 b. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomaisen 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 säätää viranomaisen määräystenantovallasta on muun muassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia 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).

Valtuutussäännökset ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa. Sääntelyn asiallinen merkitys ei edellytä, että asiasta säädettäisiin lailla ja valtuutussäännökset ovat riittävän tarkkarajaisia sekä soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattuja. Uusien UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamista koskevat määräykset ja päätökset ovat luonteeltaan vastaavia kuin esimerkiksi nykyisiä vaara-alueita koskevat perustamismääräykset ja -päätökset. Toisaalta

kyse on kapeammin rajatusta valtuudesta, sillä UAS-ilmatilavyöhykkeet koskettavat vain miehittämätöntä ilmailua. Perustettavat alueet ovat lisäksi vain määräaikaista, kuten Liikenne- ja viestintäviraston nykyisin perustamat ilmailulta kielletyt ja rajoitetut alueet. Nykyisin pysyvistä ilmailulta kielletyistä tai rajoitetuista alueilta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Laissa on säädetty niistä tavoitteista, joiden kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella voidaan rajoittaa tai kieltää miehittämättömällä ilma-aluksella harjoitettavaa toimintaa. Lisäksi laissa on säädetty niistä ehdoista ja rajoituksista, joita Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamispäätöksessä.

#### *Julkisen hallintotehtävän antaminen viranomaiselle*

Edellä jaksossa 3.2 on arvioitu ilmailulain 2 §:n 17 kohdan mukaisen valtion ilmailun määritelmän laajentamista kattamaan myös yksityisen harjoittama ilmailu silloin, kun se suoritetaan viranomaisen puolesta yleisen edun nimissä jäsenvaltion valvonnassa ja vastuulla, suhteessa perustuslain 124 §:ään. Jaksossa on todettu, että vaikka yksityiset näissä tapauksissa osallistuisivat viranomaisen hoitaman tehtävän käytännön suorittamiseen, kyse ei kuitenkaan olisi julkisen hallintotehtävän antamisesta yksityiselle.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

## Laki

### ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* ilmailulain (864/2014) 9 §:n 4 momentti, 61 §:n 3 momentti, 93 § ja 181 §:n 6 momentti ja, sellaisina kuin ne ovat laissa 965/2018,

*muutetaan* 2, 4 ja 11 §, 53 §:n otsikko ja 1 momentti ja 55 §:n otsikko ja 1 momentti ja 2 momentin 1 ja 2 kohta, 57 §:n 3 momentti, 161 §, 178 §:n 1 momentin 3 kohta, 181 §:n 1, 4 ja 5 momentti ja 182 §, sellaisina kuin ne ovat 2,4, 11, 53§:n otsikko ja 1 momentti ja 55 § §:n otsikko ja 1 momentti ja 2 momentin 1 ja 2 kohta, 57 §:n 3 momentti, 161 §, 178 §:n 1 momentin 3 kohta, 181 §:n 1, 4 ja 5 momentti laissa 965/2018 ja 182 § laissa 864/2014, sekä

*lisätään* 1 §:ään uusi 4 momentti, lakiin uusi 11 a, 11 b, 11c § ja 139 §:ään uusi 4 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 965/2018.

#### 1 §

##### *Soveltamisala*

---

Tätä lakia sovelletaan EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettujen ilma-alusluokkien suunnitteluun, valmistukseen, huoltoon ja lentotoimintaan.

---

#### 2 §

##### *Määritelmät*

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;

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) *miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksella* komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2019/947 säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä;

6) *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;

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

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

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

10) *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;

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

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

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

14) *yhteistoimintalentoasemalla* lentoasemaa, jolla ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty ja jolla on siviili-ilmailun lisäksi pysyvästi puolustusvoimien joukkoja, johtoelimiä ja rakennelmia;

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

16) *sotilaslentopaikalla* maa-alueita, joka on järjestetty tilapäisesti käytettäväksi ainoastaan sotilasilmailun lentoonlähtöjä tai laskuja varten; sotilaslentopaikka voi olla puolustusvoimien tilapäisesti käyttöönotettava lentopaikka, varalaskupaikka tai nousutie;

17) *valtion ilmailulla* ilmailua sotilas-, tulli- tai poliisitoiminnassa, etsintä- ja pelastuspalvelussa, palontorjunnassa, rajavalvonnassa, rannikkovartioiden taikka niihin verrattavassa olevassa toiminnassa tai palvelussa, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuudet saanut elin tai jota suoritetaan sen puolesta yleisen edun nimissä viranomaisen valvonnassa ja vastuulla sekä henkilöstöä ja organisaatioita, jotka osallistuvat toimintaan tai palveluun;

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

19) *jäsenvaltiolla* Euroopan unionin jäsenvaltiota;

20) *kolmannella maalla* muuta kuin Euroopan unionin jäsenvaltiota;

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

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

23) *UAS-ilmatilavyöhykkeellä* miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettua miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien ilmatilavyöhykettä;

24) *ilmatilan hallintayksiköllä* ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005 (*FUA-asetus*) tarkoitettua 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 rantautumispaiikat sekä pelastustiistö ja ne suoja-, esterajoitus- tai muut alueet, joita lentopaikan ylläpito, käyttäminen ja turvavalvonta edellyttävät.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa miehittämättömistä ilma-alusjärjestelmistä ja kolmansien maiden miehittämättömien ilma- alusjärjestelmien käyttäjistä annetun komission delegoidun asetuksen (EU) 2019/945 35 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetusta unionin markkinavalvonnasta ja unionin markkinoille tulevien tuotteiden tarkastuksesta sekä osallistuu 3 kohdassa tarkoitettuun turvallisuutta koskevaan yhteistyöhön.

---

#### 4 §

##### *Suomen ilmailun turvallisuusohjelma ja turvallisuussuunnitelma*

Liikenne- ja viestintävirasto laatii ja vahvistaa EASA-asetuksen 7 artiklassa tarkoitetun kansallisen turvallisuusohjelman ja 8 artiklassa tarkoitetun kansallisen turvallisuussuunnitelman ottaen huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetut standardit sekä EASA-asetuksen 5 artiklassa tarkoitetun Euroopan turvallisuusohjelman ja 6 artiklassa tarkoitetun Euroopan turvallisuussuunnitelman.

Ilmailun toimijoiden on käsiteltävä omassa turvallisuudenhallinnassaan kansallinen ilmailun turvallisuusohjelma ja turvallisuussuunnitelma.

#### 11 §

##### *Ilmatilan käytön kieltäminen ja rajoittaminen*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan rajoittaa ilmailua tai kieltää se valtion johtamisen, maanpuolustuksen, rajavalvonnan, pelastustehtävien tai varautumisen kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella taikka ympäristön suojelemisen kannalta valtakunnallisesti tärkeiden alueiden yläpuolella. Liikenne- ja viestintävirasto voi lentoturvallisuuden, turvallisuustutkimuksen, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden, poliisitoiminnan, pelastustehtävien tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä rajoittaa taikka kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään neljän viikon ajaksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä myöntää luvan ilmailutoimintaan ilmailulta rajoitetulla tai kielletyllä alueella kuultuaan niiden tahojen edustajia, joiden suojaamiseksi alue on perustettu. Jos ilmailulta rajoitettu tai kielletty alue on perustettu Puolustusvoimien tarpeisiin, on ilmailu sallittu kyseisellä alueella vain Puolustusvoimien luvalla tai Puolustusvoimien asettamilla erityisehdoilla. Jos ilmailulta rajoitettu tai kielletty alue on tarkoitettu myös rajavalvonnan tarpeita varten, Puolustusvoimien on kuultava Rajavartiolaistosta ennen luvan myöntämistä tai erityisehtojen asettamista ja annettava lupa ja erityisehdot Rajavartiolaistokselle tiedoksi. Jos ilmailulta rajoitettu tai kielletty alue on perustettu jonkin kohteen tai alueen suojaamiseksi, on sen lukuun tapahtuva ilmailu kuitenkin sallittu kyseisellä alueella.

Ilmatilan hallintayksikön on tarkoituksenmukaiseksi katsomallaan tavalla rajoitettava tai kieltävä ilmailu tietyllä alueella:

1) pelastus-, poliisi- tai sotilasviranomaisen, Rajavartiolaistoksen, Tullin, lento- tai meripelastuskeskuksen, Säteilyturvakeskuksen, turvallisuustutkintaviranomaisen taikka ilmailuviranomaisen esityksestä enintään seitsemän vuorokauden ajaksi, jos se on välttämätöntä lentoturvallisuuden, turvallisuustutkimuksen, maanpuolustuksen, rajaturvallisuuden, poliisitoiminnan, pelastustehtävien taikka yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi;

2) omasta aloitteestaan enintään yhden vuorokauden ajaksi, jos tähän on poikkeuksellinen ja erityisen painava lentoturvallisuuteen tai maanpuolustukseen liittyvä syy.

Ilmatilan hallintayksikön on viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kiellosta tai rajoituksesta.

## 11 a §

### *Miehittämättömän ilmailun rajoittaminen ja kieltäminen UAS-ilmatilavyöhykkeellä*

Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa määräyksellä tai päätöksellä enintään viiden vuoden määräajaksi UAS-ilmatilavyöhykkeen, jolla rajoitetaan miehittämättömällä ilma-aluksella harjoitettavaa toimintaa tai kielletään se seuraavien tavoitteiden kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella:

- 1) valtion johtaminen;
- 2) lentoturvallisuus, turvallisuustutkinta;
- 3) maanpuolustus, aluevalvonta, rajaturvallisuus, varautuminen;
- 4) poliisitoiminta, pelastustehtävät, oikeudenhoito, sosiaali- ja terveydenhuolto, yleinen järjestys ja turvallisuus;
- 5) teollisuuslaitoksen suojaaminen;
- 6) sataman, terminaalin, ratapihan tai muun vastaavan liikenteen solmukohtan suojaaminen;
- 7) ympäristön suojeleminen.

Jos UAS-ilmatilavyöhyke on perustettu jonkin kohteen tai alueen suojaamiseksi, on kohteen tai alueen lukuun tapahtuva miehittämättömällä ilma-aluksella harjoitettava toiminta kuitenkin sallittu vyöhykkeellä. Liikenne- ja viestintävirasto voi jatkaa päätöksen voimassaoloaikaa enintään viidellä vuodella kuultuaan niiden tahojen edustajia, joiden suojaamiseksi vyöhyke on perustettu.

## 11 b §

### *Miehittämättömän ilmailun vaatimuksista poikkeaminen UAS-ilmatilavyöhykkeellä*

Liikenne- ja viestintävirasto voi omasta aloitteestaan tai miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän hakemuksesta perustaa määräyksellä tai päätöksellä enintään viiden vuoden määräajaksi käyttäjän omaa toimintaa tai usean tahon yhteistoimintaa varten taikka yleiseen käyttöön UAS-ilmatilavyöhykkeen, jolla miehittämätön ilma-alus on vapautettu yhdestä tai useammasta miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 4 artiklassa tarkoitetusta avointa kategoriasta koskevasta vaatimuksesta. Toiminta on suunniteltava ja toteutettava siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta. Liikenne- ja viestintävirasto voi ilma-alusjärjestelmän käyttäjän hakemuksesta jatkaa päätöksen voimassaoloaikaa enintään viidellä vuodella.

Määräyksessä tai päätöksessä voidaan asettaa:

- 1) lentoturvallisuuteen ja turvatoimiin liittyviä ehtoja;
- 2) ehtoja yleisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi;
- 3) ehtoja ilmatilavyöhykkeen käyttäjäryhmästä;
- 4) ehtoja menettelyistä ja järjestelmistä;
- 5) ehtoja raportointivelvollisuudesta viranomaisille ja muille tahoille;
- 6) ajallisia ja sääolosuhteisiin liittyviä rajoituksia.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa edellä 1 momentissa tarkoitetun määräyksen tai päätöksen tai muuttaa sen ehtoja, jos määräystä tai päätöstä tehtäessä vallinneet olosuhteet ovat muuttuneet olennaisesti.

## 11 c §

### *Vaara-alueet*

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä tai päätöksellä voidaan osoittaa vaara-alueeksi alue, jossa vaihtelevasti määräaikoina saatetaan harjoittaa ilma-alusten lentoturvallisuuden vaa-

rantavaa toimintaa. Ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavan toiminnan alkamista ja loppumista vaara-alueella koskeva ilmoitusmenettely on sisällytetty 107 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan. FUA-asetuksessa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö voi lisäksi erityisestä syystä määrittää ja osoittaa tilapäisen vaara-alueen enintään kahden viikon ajaksi edellyttäen, että osoittamista koskevat ohjeet sisällytetään 107 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan.

#### 53 §

##### *Ohjaamomiehистön lupakirja, kelpuutus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus*

Ilma-aluksen ohjaamomiehистön jäsenellä on oltava:

---

#### 55 §

##### *Ilma-aluksen miehistö*

Ilma-aluksen on ilma-alusta 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;

2) ohjaamomiehистöltä vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista, oikeuksista ja hyväksynnöistä sekä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta;

---

#### 57 §

##### *Lennon valmistelu ja suorittaminen*

---

Miehistön jäsenen on suoritettava lentokäsikirjassa ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvassa miehistön jäsenelle määrätyt tehtävät, jollei ilma-aluksen päällikkö määrää tehtävien jaosta toisin.

---

#### 139 §

##### *Kansalliset vakuutusvaatimukset*

---

Miehitämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 2 artiklan 2 kohdan tarkoittaman miehitämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän on otettava ilmailun vakuutusasetuksen 4 artik-

lan mukainen vakuutus miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 5 artiklassa tarkoitettuna erityinen toimintakategorian ja 6 artiklassa tarkoitettuna sertifioitu toimintakategorian toimintaa varten alle 20 kilogrammaa painavien miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien osalta.

---

#### 161 §

##### *Tehtävien siirto vieraan valtion viranomaiselle*

Jos suomalaista ilma-alusta vuokra- tai muun sen kaltaisen sopimuksen perusteella käyttää ilma-aluksen käyttäjä, jonka pääasiallinen toimipaikka tai asuin- tai kotipaikka on toisessa valtiossa, Liikenne- ja viestintävirasto voi yksittäisen ilma-aluksen ja sen miehistön osalta siirtää 3 ja 4 luvussa sekä 53 ja 55 §:ssä Liikenne- ja viestintäviraston hoidettavaksi määräjät tehtäviä asianomaisen vieraan valtion viranomaisen hoidettaviksi siten kuin siitä sovitaan kyseisen valtion kanssa.

#### 178 §

##### *Ilmailurikkomus*

---

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

---

#### 181 §

##### *Muutoksenhaku*

Luvan, todistuksen, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista tai rajoittamista koskevaan päätökseen sekä Euroopan unionin asetusten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston antamiin käskyihin ja kieltoihin saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (808/2019) säädetään.

---

Edellä 2 momentin 1–4 ja 6–7 kohdassa sekä 3 momentissa tarkoitettu oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa säädetään. Edellä 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettu oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen siten kuin laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen luvan, todistuksen, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista tai rajoittamista sekä Liikenne- ja viestintäviraston antamaa käskyä ja kieltoa koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla siten kuin laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa säädetään.

#### 182 §

##### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan 13 päivänä marraskuuta 2014.

---

Tämä laki tulee voimaan xx. xxkuuta 2020.

---

LOIMOS

## 2.

# Laki

## liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
kumotaan 130 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 301/2018,  
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 120 §:n 2 ja 4 kohta, 128 § ja 130 §:n otsikko, sellaisina kuin niistä ovat 120 §:n 2 ja 4 kohta ja 130 §:n otsikko laissa 301/2018 ja 128 § laissa 984/2018 ja  
lisätään lakiin uusi 135 a §

### 120 §

#### *Lentotoiminnan määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

---

2) *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;

---

4) *Kevyellä ilma-aluksella* EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettua ilma-alusta.

---

### 128 §

#### *Lentotoiminta kevyillä ilma-aluksilla*

Tätä lakia sovelletaan lentotoimintaan kevyillä ilma-aluksilla.

### 130 §

#### *Lentäjä ja matkustajamiehistön jäsen*

### 135 a §

#### *Miehistämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan vähimmäisikä*

Vähimmäisikä on 12 vuotta kauko-ohjaajassa säännöistä ja menetelmistä miehistämättömien ilma-alusten käytössä annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 4 artiklassa tarkoitetun avoimen toimintakategorian miehistämätöntä ilma-alusjärjestelmää ja 15 vuotta kauko-ohjaajassa 5 artiklassa tarkoitetun erityinen toimintakategorian miehistämätöntä ilma-alusjärjestelmää.

Tämä laki tulee voimaan xx päivänä xxkuuta 2020

LOIMOS

### 3.

## Laki

### puolustusvoimista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 15 a §:n otsikko ja 1 ja 2 momentti, 15 b §:n otsikko ja 15 b §, 15 c §:n otsikko ja 1 momentti, 15 d §:n otsikko ja 1 momentti, 15 e §:n otsikko ja 15 e § ja 15 f §, sellaisina kuin ne ovat laissa 1089/2018, seuraavasti:

#### 15 a §

##### *Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen*

Puolustusvoimilla on oikeus ottaa ilmailulain (864/2014) 2 §:n 1 momentin 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 tarkoitettujen alueiden 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 tarkoitettujen puolustusvoimien turvaamistehtävän suojaamiseksi.

---

#### 15 b §

##### *Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta päättäminen*

Puolustusvoimien puolustushaaraesikunta, paikallishallintoviranomainen, varuskunnan päällikkö tai harjoituksen johtaja päättää määräajaksi miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta. Päätöksen tulee sisältää riittävät tiedot käytettävästä laitteistosta ja kalustosta sekä alueesta, jolla päätöstä sovelletaan. Päätöksessä tulee määrätä päätöksen toimeenpanoa johtava ja valvova virkamies.

Päätöksestä on annettava tieto Liikenne- ja viestintävirastolle, jos sen nojalla käytettävistä toimivaltuuksista voi olla haittaa yleiselle radioviestinnälle taikka yleiselle viestintäverkolle tai sen palveluille.

#### 15 c §

##### *Yhteistyö poliisin kanssa miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisessa*

Puolustusvoimien on ilmoitettava ennakolta päällystään kuuluvalle poliisimiehelle tai poliisin kenttäjohtajalle päätöksestä, jonka perusteella 15 a §:n mukaisia toimivaltuuksia voidaan käyttää yleisellä paikalla. Asian laadun niin vaatiessa miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisen suorittaa poliisi tai se tehdään poliisin yleisjohdossa.

---

#### 15 d §

##### *Miehittämättömän ilma-aluksen yksilöintitietojen hankkiminen*

Puolustusvoimilla on oikeus käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaukseen liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja sen kulkuun puuttumiseksi, kokonaisjärjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi.

---

#### 15 e §

##### *Haltuun otetun miehittämättömän ilma-aluksen käsittely*

Puolustusvoimien haltuun ottama miehittämätön ilma-alus on luovutettava omistajalleen ilman aiheetonta viivytystä, jos omistaja on tiedossa.

Puolustusvoimien on kuitenkin luovutettava miehittämätön ilma-alus viipymättä toimivaltaiselle viranomaiselle, jolla on sen käsittelyyn laillinen peruste.

#### 15 f §

##### *Pöytäkirja*

Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta, käytön estämisestä ja haltuun ottamisesta sekä tietojen hävittämisestä on laadittava pöytäkirja ilman aiheetonta viivytystä.

Tämä laki tulee voimaan xx. päivänä xxkuuta 2020

---

## 4.

# Laki

## Rajavartiolain 38 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* rajavartiolain (578/2005) 38 a §:n otsikko ja 38 a § sellaisena kuin se on laissa  
9/2019  
seuraavasti:

### 38 a §

#### *Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen*

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, rajavartiomiehellä on oikeus puuttua ilmailulain (864/2014) 2 §:n 1 momentin 21 kohdassa tarkoitetun miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun, jos se on välttämätöntä rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi, turvaamistehtävän tai meripelastustehtävän suorittamiseksi taikka Rajavartiolaitoksen erittäin tärkeän toiminnan suojaamiseksi.

Rajavartiomiehellä on oikeus lyhytaikaisesti kohdistaa 1 momentissa tarkoitettussa tilanteessa miehittämättömään ilma-alukseen ja sen kauko-ohjauslaitteisiin ja ohjaus- ja seurantayhteyksiin sekä muihin sen käytön edellyttämiin järjestelmän osiin (kokonaisjärjestelmä) sellaisia tarpeellisia voimakeinoja ja teknisiä toimenpiteitä, joita voidaan pitää puolustettavina. Voimakeinojen ja toimenpiteiden puolustettavuutta arvioitaessa on otettava huomioon virkatehtävän tärkeys ja kiireellisyys, miehittämättömän ilma-aluksen toiminnan vaarallisuus, käytävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. Jos voimakeinojen tai teknisten toimenpiteiden käyttäminen on välttämätöntä, on niitä käytettävä vain siinä määrin ja siihen saakka, kun 1 momentissa tarkoitetun tehtävän suorittamiseksi välttämättä on tarpeen. Toimenpiteillä ei saa aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa muulle radioviestinnälle tai yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille.

Rajavartiomiehellä on oikeus käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaukseen liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumiseksi sekä miehittämättömän ilma-aluksen kokonaisjärjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi. Radioviestinnän, välitystietojen ja sijaintitietojen avulla saatu luonnolliseen henkilöön yhdistettävissä oleva tieto on hävitettävä viipymättä, ellei laissa toisin säädetä.

Tämä laki tulee voimaan xx. päivänä xxkuuta 2020

## 5.

# Laki

## Poliisilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* poliisilain (872/2011) 2 luvun 11 a §:n otsikko ja 1–3 ja 5 momentti, 2 luvun 15 a §:n otsikko ja 15 a §, 2 luvun 17 §:n 1 momentti, 5 luvun 25 §:n 2 momentti ja 62 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 11 a §:n 1–3 ja 5 momentti ja 15 a § laissa 243/2019 ja 17 §:n 1 momentti ja 25 §:n 2 momentti laissa 872/2011 ja 62 §:n 3 momentti laissa 931/2015, seuraavasti:

### 11 a §

#### *Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen*

Poliisimiehellä on oikeus ottaa ilmailulain 2 §:n 1 momentin 21 kohdassa tarkoitettu miehittämätön ilma-alus tilapäisesti haltuun, estää sen käyttö tai muutoin puuttua sen kulkuun, jos se on välttämätöntä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, rikosten ennalta estämiseksi tai jo aloitetun rikoksen keskeyttämiseksi, erityisten valvontakohteiden vartioimiseksi, poliisitehtävän tai merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi taikka onnettomuuspaikalla suoritettavien toimenpiteiden tai toimenpiteen kohteena olevan henkilön yksityisyyden suojaamiseksi.

Poliisimies voi 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa käyttää teknistä laitetta, joka ei aiheuta vähäistä suurempaa haittaa radio- tai muulle viestinnälle taikka yleiselle viestintäverkolle. Teknistä laitetta voidaan käyttää, jos se on puolustettavaa ottaen huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, miehittämättömän ilma-aluksen toiminnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. Laitetta saa käyttää vain niin kauan kuin se on välttämätöntä toimenpiteen suorittamiseksi. Teknistä laitetta saa käyttää ainoastaan asianmukaisen koulutuksen saanut poliisimies.

Poliisimiehellä on oikeus käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumiseksi tai sen kokonaisjärjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi. Tällaiset tiedot on hävitettävä viipymättä toimenpiteen jälkeen, jollei laissa toisin säädetä.

Teknisen laitteen käyttämisestä on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jollei se ole radio- tai muulle viestinnälle taikka yleiselle viestintäverkolle oletettavasti aiheutuvaan tai aiheutuneeseen haittaan nähden ilmeisen tarpeetonta tai jos ilmoittamatta jättäminen on poliisin taktisiin ja teknisiin menetelmiin liittyvästä syystä ilmeisen perusteltua.

Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta on laadittava pöytäkirja tai muu asiakirja.

### 15 a §

#### *Haltuun otetun miehittämättömän ilma-aluksen käsittely*

Poliisin haltuun 11 a §:n nojalla otettu miehittämätön ilma-alus on palautettava ilman aiheutonta viivytystä laitteen omistajalle, jollei muualla laissa toisin säädetä.

### 17 §

#### *Voimakeinojen käyttö*

Poliisimiehellä on virkatehtävää suorittaessaan oikeus vastarinnan murtamiseksi, henkilön paikalta poistamiseksi, kiinniottamisen toimittamiseksi, vapautensa menettäneen pakenemisen estämiseksi, esteen poistamiseksi miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumiseksi taikka välittömästi uhkaavan rikoksen tai muun vaarallisen teon tai tapahtuman estämiseksi käyttää sellaisia tarpeellisia voimakeinoja, joita voidaan pitää puolustettavina. Voimakeinojen puolustettavuutta arvioitaessa on otettava huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, vastarinnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat.

---

25 §

*Telesoitteen tai telepäätelaitteen yksilöintitietojen hankkiminen*

---

Poliisi saa käyttää 1 momentissa tarkoitettujen tietojen hankkimiseksi ainoastaan sellaista teknistä laitetta, jota voidaan käyttää vain telesoitteen ja telepäätelaitteen yksilöimiseen. Liikenne- ja viestintävirasto tarkastaa teknisen laitteen tässä momentissa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuuden sekä sen, ettei laite ominaisuuksiensa vuoksi aiheuta haitallista häiriötä yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille.

---

62 §

*Korvaus teleyritykselle*

---

Hallinto-oikeuden on varattava Liikenne- ja viestintävirastolle tilaisuus tulla kuulluksi.

Tämä laki tulee voimaan xx. päivänä xxkuuta 2020

Helsingissä pp.kk.2020

**Pääministeri**

**Antti Rinne**

Liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marin

## Laki

### ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* ilmailulain (864/2014) 9 §:n 4 momentti, 61 §:n 3 momentti, 93 § ja 181 §:n 6 momentti ja, sellaisina kuin ne ovat laissa 965/2018,

*muutetaan* 2, 4 ja 11 §, 53 §:n otsikko ja 1 momentti ja 55 §:n otsikko ja 1 momentti ja 2 momentin 1 ja 2 kohta, 57 §:n 3 momentti, 161 §, 178 §:n 1 momentin 3 kohta, 181 §:n 1, 4 ja 5 momentti ja 182 §, sellaisina kuin ne ovat 2,4, 11, 53§:n otsikko ja 1 momentti ja 55 § §:n otsikko ja 1 momentti ja 2 momentin 1 ja 2 kohta, 57 §:n 3 momentti, 161 §, 178 §:n 1 momentin 3 kohta, 181 §:n 1, 4 ja 5 momentti laissa 965/2018 ja 182 § laissa 864/2014, sekä

*lisätään* 1 §:ään uusi 4 momentti, lakiin uusi 11 a, 11 b, 11c § ja 139 §:ään uusi 4 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 965/2018

#### *Voimassa oleva laki*

#### *Ehdotus*

##### 1 §

##### 1§

#### *Soveltamisala*

#### *Soveltamisala*

Ilmailussa Suomen alueella noudatetaan tätä lakia, jollei Euroopan unionin asetuksesta tai Suomea sitovasta kansainvälisestä veloitteesta muuta johdu.

Jollei Suomea sitovasta kansainvälisestä veloitteesta muuta johdu:

- 1) tätä lakia noudatetaan myös Suomen alueen ulkopuolella ilmailussa suomalaisella ilma-aluksella tai Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla;
- 2) 4, 10, 13, 14 ja 16 lukua sekä 153 ja 154 §:ää sovelletaan suomalaiseen lennonvarmistuspalvelun tarjoajaan myös Suomen alueen ulkopuolella;
- 3) 3, 4, 5 ja 13 luvun sekä 170 §:n säännöksiä noudatetaan ilmailussa ulkomaisella ilma-aluksella myös Suomen alueen ulkopuolella, jos yksittäisen ilma-aluksen ja sen

Ilmailussa Suomen alueella noudatetaan tätä lakia, jollei Euroopan unionin asetuksesta tai Suomea sitovasta kansainvälisestä veloitteesta muuta johdu.

Jollei Suomea sitovasta kansainvälisestä veloitteesta muuta johdu:

- 1) tätä lakia noudatetaan myös Suomen alueen ulkopuolella ilmailussa suomalaisella ilma-aluksella tai Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla;
- 2) 4, 10, 13, 14 ja 16 lukua sekä 153 ja 154 §:ää sovelletaan suomalaiseen lennonvarmistuspalvelun tarjoajaan myös Suomen alueen ulkopuolella;
- 3) 3, 4, 5 ja 13 luvun sekä 170 §:n säännöksiä noudatetaan ilmailussa ulkomaisella ilma-aluksella myös Suomen alueen ulkopuolella, jos yksittäisen ilma-aluksen ja sen

miehistön osalta lentoturvallisuuden tai lentotoiminnan harjoittamisen valvonta on asianmukaisin sopimuksin siirretty Liikenne- ja viestintävirastolle ja jos tällaista ilma-alusta vuokra- tai muun sen kaltaisen sopimuksen perusteella hallitsevan käyttäjän asuin- tai kotipaikka taikka pääasiallinen toimipaikka on Suomessa.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, 59 §:ää ja 178 §:n 10 kohtaa sovelletaan, jos ilma-aluksen ensimmäinen saapumispaikka on Suomen alueella.

## 2 §

### *Määritelmät*

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;
- 4) *EASA-asetuksella* yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (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

miehistön osalta lentoturvallisuuden tai lentotoiminnan harjoittamisen valvonta on asianmukaisin sopimuksin siirretty Liikenne- ja viestintävirastolle ja jos tällaista ilma-alusta vuokra- tai muun sen kaltaisen sopimuksen perusteella hallitsevan käyttäjän asuin- tai kotipaikka taikka pääasiallinen toimipaikka on Suomessa.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, 59 §:ää ja 178 §:n 10 kohtaa sovelletaan, jos ilma-aluksen ensimmäinen saapumispaikka on Suomen alueella.

*Tätä lakia sovelletaan EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettujen ilma-alusluokkien suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon.*

## 2 §

### *Määritelmät*

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;
- 4) *EASA-asetuksella* yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (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 tarkoitetussa ilmailutoiminnassa;

10) *sotilasilmaluvaviranomaisella* ilmavoimien esikunnan yhteydessä toimivaa sotilasilmalun viranomaisyksikköä;

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

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

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) *miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksella komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2019/947 säännöistä ja menettelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä;*

6) *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;

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

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

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

10) *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 tarkoitetussa ilmailutoiminnassa;

11) *sotilasilmaluvaviranomaisella* ilmavoimien esikunnan yhteydessä toimivaa sotilasilmalun viranomaisyksikköä;

13) *yhteistoimintalentoasemalla* lentoasemaa, jolla ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty ja jolla on siviili-ilmailun lisäksi 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 ainoastaan sotilasilmailun lentoonlähtöjä tai las-kuja varten; sotilaslentopaikka voi olla puo-lustusvoimien tilapäisesti käyttöönottava lentopaikka, varalaskupaikka tai nousutie;

16) *valtion ilmailulla* ilmailua valtion ilma-aluksella;

17) *valtion ilma-aluksella* ilma-alusta, jota käytetään Tullin, poliisin, Rajavartiolaitok-sen tai pelastustoimen tehtävien suorittami-seen; valtion ilma-aluksella tarkoitetaan myös ilma-alusta, jota käytetään muun kuin tässä ja 11 kohdassa tarkoitetun valtion teh-tävän suorittamiseen;

18) *jäsenvaltiolla* Euroopan unionin jäsen-valtiota;

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

20) *lentopaikalla* määriteltyä aluetta, joka sijaitsee maalla tai vedessä taikka maalla olevalla kiinteällä tai merellä olevalla kiinte-ällä tai kelluvalla rakennelmalla ja jota on tarkoitus käyttää kokonaan tai osittain ilma-alusen saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten;

21) *lennokilla lentämään tarkoitettua lai-tetta, jonka mukana ei ole ohjaajaa ja jota käytetään harraste- tai urheilutarkoituk-seen;*

12) *sotilasilmailulla* sotilaallisessa tarkoi-tuksessa harjoitettavaa ilmailua tai ilmailua sotilasilma-aluksella;

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

14) *yhteistoimintalentoasemalla* lentoase-maa, jolla ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty ja jolla on siviili-ilmailun lisäksi pysyvästi puolustusvoimien joukkoja, joh-toelimiä ja rakennelmia;

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

16) *sotilaslentopaikalla* maa-aluetta, joka on järjestetty tilapäisesti käytettäväksi ainoas-taan sotilasilmailun lentoonlähtöjä tai las-kuja varten; sotilaslentopaikka voi olla puo-lustusvoimien tilapäisesti käyttöönottava lentopaikka, varalaskupaikka tai nousutie;

17) *valtion ilmailulla* ilmailua *sotilas-, tulli-tai poliisitoiminnassa, etsintä- ja pelastus-palvelussa, palontorjunnassa, rajavalvon-nassa, rannikkovartioidinnassa taikka niihin verrattavassa olevassa toiminnassa tai pal-velussa, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuudet saanut elin tai jota suorite-taan sen puolesta yleisen edun nimissä vi-ranomaisen valvonnassa ja vastuulla sekä henkilöstöä ja organisaatioita, jotka osallis-tuvat toimintaan tai palveluun;*

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

19) *jäsenvaltiolla* Euroopan unionin jäsen-valtiota;

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

22) miehittämättömällä ilma-aluksella ilma-alusta, joka on tarkoitettu lentämään ilman ilma-aluksessa mukana olevaa ohjaajaa;

23) kauko-ohjatulla ilma-aluksella miehittämättömä ilma-alusta, jota ohjataan kauko-ohjauspaikasta;

24) ilmatilan hallintayksiköllä ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005 (FUA-asetus) tarkoitettua yksikköä, joka vastaa yhden tai useamman jäsenvaltion vastuulla olevan ilmatilan päivittäisestä hallinnasta.

*Lentopaikkaan kuuluvat:*

1) vesialueilla liikennealueeseen liittyvät laiturit- tai muut rantautumispaikat;

2) pelastustiestö ja ne suoja-, esterajoitus- tai muut alueet, joita lentopaikan ylläpito, käyttäminen ja turvavalvonta edellyttävät;

3) lentopaikan toiminnan kannalta tarpeelliset rakennukset, rakennelmat ja laitteet.

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

22) miehittämättömällä ilma-alusjärjestelmällä miehittämättömä ilma-alusta ja sen kauko-ohjaukseen tarvittavaa laitteistoa;

23) UAS-ilmatilavyöhykkeellä miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettua miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien ilmatilavyöhykettä;

24) ilmatilan hallintayksiköllä ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005 (FUA-asetus) tarkoitettua 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 lentopaikan ylläpito, käyttäminen ja turvavalvonta edellyttävät.

*Toimivaltainen viranomainen*

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

- 1) pääsystä maahuolinnan 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 asetukset (EY) N:o 300/2008 (*turva-asetus*) ja sen nojalla annetut asetukset;
- 3) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (*puiteasetus*) annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 549/2004;
- 4) lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (*palveluntarjonta-asetus*) annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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 asetukset (EU) N:o 376/2014 (*poikkeama-asetus*);

*Toimivaltainen viranomainen*

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

- 1) pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla annettu neuvoston direktiivi 96/67/EY (*maa-huolintadirektiivi*);
- 2) yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 300/2008 (*turva-asetus*) ja sen nojalla annetut asetukset;
- 3) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (*puiteasetus*) annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 549/2004;
- 4) lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (*palveluntarjonta-asetus*) annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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 asetukset (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 Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa niistä viranomaistehtävistä, joista säädetään slot-asetuksessa.

Liikenteen turvallisuusvirasto toimii myös Suomen kansainvälisissä liikennesopimuksissa tarkoitettuna ilmailuviranomaisena, josta säädetään 173 §:ssä.

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.

4 §

*Suomen ilmailun turvallisuusohjelma ja turvallisuussuunnitelma*

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

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa niistä viranomaistehtävistä, joista säädetään slot-asetuksessa.

Liikenteen turvallisuusvirasto toimii myös Suomen kansainvälisissä liikennesopimuksissa tarkoitettuna ilmailuviranomaisena, josta säädetään 173 §:ssä.

*Liikenne- ja viestintävirasto vastaa miehittämättömistä ilma-alusjärjestelmistä ja kolmansien maiden miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjistä annetun komission delegoidun asetuksen (EU) 2019/945 35 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetusta unionin markkinavalvonnasta ja unionin markkinoille tulevien tuotteiden tarkastustuun turvallisuutta koskevaan yhteistyöhön.* 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 määräämä

4 §

*Suomen ilmailun turvallisuusohjelma ja turvallisuussuunnitelma*

Liikenne- ja viestintävirasto laatii ja vahvistaa EASA-asetuksen 7 artiklassa tarkoitetun

Liikenne- ja viestintävirasto laatii ja vahvistaa kansallisen ilmailun turvallisuusohjelman ottaen huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetut standardit sekä Euroopan unionin ilmailun turvallisuusohjelman.

Ilmailun toimijoiden on otettava toiminnassaan huomioon kansallinen ilmailun turvallisuusohjelma ja siihen liittyvät tavoitteet sekä niiden seuranta.

#### 9 §

##### *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 2–7 luvussa säädetystä vähäisiä poikkeuksia:

- 1) ultrakevyelle ilma-alukselle;
- 2) ilma-alukselle, jolla on selkeä historiallinen merkitys;
- 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.

Jäljempänä 2–4 ja 7 luvun säännöksiä ei sovelleta seuraaviin ilma-aluksiin ja laitteisiin:

- 1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone tai moottoroitu laskuvarjo;
- 2) liidin, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kilogrammaa tai

kansallisen turvallisuusohjelman ja 8 artiklassa tarkoitetun kansallisen turvallisuus-suunnitelman ottaen huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetut standardit sekä EASA-asetuksen 5 artiklassa tarkoitettu Euroopan turvallisuusohjelman ja 6 artiklassa tarkoitettu Euroopan turvallisuus-suunnitelman.

Ilmailun toimijoiden on käsiteltävä omassa turvallisuudenhallinnassaan kansallinen ilmailun turvallisuusohjelma ja turvallisuus-suunnitelma.

#### 9 §

##### *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 2–7 luvussa säädetystä vähäisiä poikkeuksia:

- 1) ultrakevyelle ilma-alukselle;
- 2) ilma-alukselle, jolla on selkeä historiallinen merkitys;
- 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.

Jäljempänä 2–4 ja 7 luvun säännöksiä ei sovelleta seuraaviin ilma-aluksiin ja laitteisiin:

- 1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone tai moottoroitu laskuvarjo;

kaksipaikkaisena 100 kilogrammaa, mukaan luettuna jaloilta lähtevät liitimet;

3) muu ilma-alus, jonka rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kilogrammaa; tällä ei kuitenkaan tarkoiteta miehittämätöntä ilma-alusta.

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

*Miehittämätön ilma-alus saa poiketa lentosäännöistä muulta ilmailulta kielletyllä tai miehittämättömän ilma-aluksen lennättämistä varten erotetulla alueella, jos poikkeava menettely on suunniteltu ja toteutetaan siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta.*

Jos turvallisuus- tai ympäristövaikutukset sitä edellyttävät ja jos EASA-asetuksesta ei muuta johdu, Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettuja ilma-aluksia ja laitteita sekä urheilulaskuvarjoja ja nousuvarjoja samoin kuin harraste- ja urheilulennokkia koskevia teknisiä, toiminnallisia sekä ohjaajalta edellytettävää tietoa, taitoa, kokemusta ja ikää koskevia määräyksiä. Tällaisia määräyksiä valmisteltaessa on kuultava ilmailualan valtakunnallisia harrastejärjestöjä.

#### 11 §

##### *Ilmailulta rajoitetut alueet ja vaara-alueet*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan rajoittaa ilmailua tai kieltää se valtion johtamisen,

2) liidin, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kilogrammaa tai kaksipaikkaisena 100 kilogrammaa, mukaan luettuna jaloilta lähtevät liitimet;

3) muu ilma-alus, jonka rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kilogrammaa; tällä ei kuitenkaan tarkoiteta miehittämätöntä ilma-alusta.

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

(kumotaan 4 momentti)

Jos turvallisuus- tai ympäristövaikutukset sitä edellyttävät ja jos EASA-asetuksesta ei muuta johdu, Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettuja ilma-aluksia ja laitteita sekä urheilulaskuvarjoja ja nousuvarjoja samoin kuin harraste- ja urheilulennokkia koskevia teknisiä, toiminnallisia sekä ohjaajalta edellytettävää tietoa, taitoa, kokemusta ja ikää koskevia määräyksiä. Tällaisia määräyksiä valmisteltaessa on kuultava ilmailualan valtakunnallisia harrastejärjestöjä.

#### 11 §

##### *Ilmatilan käytön kieltäminen ja rajoittaminen*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan rajoittaa ilmailua tai kieltää se valtion johtamisen,

maanpuolustuksen, rajavallvonnan, pelastustehtävien tai varautumisen kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella taikka ympäristön suojelemisen kannalta valtakunnallisesti tärkeiden alueiden yläpuolella. Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä myöntää luvan ilmailuun kieltoalueella kuultuaan niiden tahojen edustajia, joiden suojaamiseksi alue on perustettu. Kuulemisesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Jos kieltoalue on perustettu jonkin laitoksen suojaamiseksi, on laitoksen huoltoon tai muuhun sen toimintaan tai käyttöön nimenomaisesti liittyvä ilmailu kuitenkin sallittu. Rajoitusalueella ilmailu on sallittu vain puolustusvoimien luvalla tai puolustusvoimien asettamilla erityisehdoilla. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä tai päätöksellä voidaan osoittaa vaara-alueiksi alueita, joissa vaihtelevasti määräaikoina saatetaan harjoittaa ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavaa toimintaa. Ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavan toiminnan alkamisesta ja loppumisesta vaara-alueella on ilmoitettava alueenjohtajalle. FUA-asetuksessa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö voi lisäksi erityisestä syystä määrittää ja osoittaa tilapäisen vaara-alueen enintään kahden viikon ajaksi edellyttäen, että osoittamista koskevat ohjeet sisällytetään 107 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan. *Liikenne- ja viestintävirasto voi lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, poliisitoiminnan, pelastustehtävien, turvallisuustutkinnan tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden sekä rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä ra-*

maanpuolustuksen, rajavallvonnan, pelastustehtävien tai varautumisen kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella taikka ympäristön suojelemisen kannalta valtakunnallisesti tärkeiden alueiden yläpuolella. Liikenne- ja viestintävirasto voi *lentoturvallisuuden, turvallisuustutkinnan, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden, poliisitoiminnan, pelastustehtävien tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä rajoittaa taikka kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään neljän viikon ajaksi.*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä myöntää luvan ilmailutoimintaan ilmailulta rajoitetulla tai kielletyllä alueella kuultuaan niiden tahojen edustajia, joiden suojaamiseksi alue on perustettu. Jos ilmailulta rajoitettu tai kielletty alue on perustettu Puolustusvoimien tarpeisiin, on ilmailu sallittu kyseisellä alueella vain Puolustusvoimien luvalla tai Puolustusvoimien asettamilla erityisehdoilla. Jos ilmailulta rajoitettu tai kielletty alue on tarkoitettu myös rajavallvonnan tarpeita varten, Puolustusvoimien on kuultava Rajavartiolaitosta ennen luvan myöntämistä tai erityisehtojen asettamista ja annettava lupa ja erityisehdot Rajavartiolaitokselle tiedoksi. Jos ilmailulta rajoitettu tai kielletty alue on perustettu jonkin kohteen tai alueen suojaamiseksi, on sen lukuun tapahtuva ilmailu kuitenkin sallittu kyseisellä alueella.*

*joittaa taikka kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi. Oikeudesta puuttua ilma-aluksen kulkuun välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa säädetään 167 §:ssä.*

Ilmatilan hallintayksikön on tarkoituksenmukaiseksi katsomallaan tavalla rajoitettava tai kiellettävä ilmailu tietyllä alueella:

1) pelastus-, poliisi- tai sotilasviranomaisen taikka Rajavartiolaitoksen tai Tullin tai lento- tai meripelastuskeskuksen, säteilyturvakeskuksen tai ilmailuviranomaisen esityksestä enintään kolmen vuorokauden ajaksi, jos se on välttämätöntä lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, poliisitoiminnan, pelastustehtävien, turvallisuustutkinnan tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden taikka rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi;

2) omasta aloitteestaan enintään yhden vuorokauden ajaksi, jos tähän on poikkeuksellinen ja erityisen painava lentoturvallisuuteen tai maanpuolustukseen liittyvä syy.

Ilmatilan hallintayksikön on viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kiellosta tai rajoituksesta.

Ilmatilan hallintayksikön on tarkoituksenmukaiseksi katsomallaan tavalla rajoitettava tai kiellettävä ilmailu tietyllä alueella:

1) pelastus-, poliisi- tai sotilasviranomaisen, Rajavartiolaitoksen, Tullin, lento- tai meripelastuskeskuksen, Säteilyturvakeskuksen, *turvallisuustutkintaviranomaisen taikka ilmailuviranomaisen esityksestä enintään seitsemän* vuorokauden ajaksi, jos se on välttämätöntä *lentoturvallisuuden, turvallisuustutkinnan, maanpuolustuksen, rajaturvallisuuden, poliisitoiminnan, pelastustehtävien taikka yleisen järjestyksen ja turvallisuuden* ylläpitämiseksi;

2) omasta aloitteestaan enintään yhden vuorokauden ajaksi, jos tähän on poikkeuksellinen ja erityisen painava lentoturvallisuuteen tai maanpuolustukseen liittyvä syy.

Ilmatilan hallintayksikön on viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kiellosta tai rajoituksesta.

## 11 a §

*Miehittämättömän ilmailun rajoittaminen ja kieltäminen UAS-ilmatilavyöhykkeellä*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa määräyksellä tai päätöksellä enintään viiden vuoden määräajaksi UAS-ilmatilavyöhykkeen, jolla rajoitetaan miehittämättömällä ilma-aluksella harjoitettavaa toimintaa tai kielletään se seuraavien tavoitteiden*

kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella:

- 1) valtion johtaminen;
- 2) lentoturvallisuus, turvallisuustutkinta;
- 3) maanpuolustus, aluevalvonta, rajaturvallisuus, varautuminen;
- 4) poliisitoiminta, pelastustehtävät, oikeudenhoito, sosiaali- ja terveydenhuolto, yleinen järjestys ja turvallisuus;
- 5) teollisuuslaitoksen suojaaminen;
- 6) sataman, terminaalin, ratapihan tai muun vastaavan liikenteen solmukohdan suojaaminen;
- 7) ympäristön suojeleminen.

Jos UAS-ilmatilavyöhyke on perustettu jonkin kohteen tai alueen suojaamiseksi, on kohteen tai alueen lukuun tapahtuva miehittämättömällä ilma-aluksella harjoitettava toiminta kuitenkin sallittu vyöhykkeellä. Liikenne- ja viestintävirasto voi jatkaa päätöksen voimassaoloaikaa enintään viidellä vuodella kuultuaan niiden tahojen edustajia, joiden suojaamiseksi vyöhyke on perustettu

#### 11 b §

*Miehittämättömän ilmailun vaatimuksista poikkeaminen UAS-ilmatilavyöhykkeellä*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi omasta aloitteestaan tai miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän hakemuksesta perustaa määräyksellä tai päätöksellä enintään viiden vuoden määräajaksi käyttäjän omaa toimintaa tai usean tahon yhteistoimintaa varten taikka yleiseen käyttöön UAS-ilmatilavyöhykkeen, jolla miehittämätön ilma-alus on vapautettu yhdestä tai useammasta miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 4 artiklassa tarkoitettusta*

avointa kategoriaa koskevasta vaatimuksesta. Toiminta on suunniteltava ja toteutettava siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta. Liikenne- ja viestintävirasto voi ilma-alusjärjestelmän käyttäjän hakemuksesta jatkaa päätöksen voimassaoloaikaa enintään viidellä vuodella.

Määräyksessä tai päätöksessä voidaan asettaa:

- 1) lentoturvallisuuteen ja turvatoimiin liittyviä ehtoja;
- 2) ehtoja yleisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi;
- 3) ehtoja ilmatilavyöhykkeen käyttäjäryhmästä;
- 4) ehtoja menettelyistä ja järjestelmistä;
- 5) ehtoja raportointivelvollisuudesta viranomaisille ja muille tahoille;
- 6) ajallisia ja sääolosuhteisiin liittyviä rajoituksia.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa edellä 1 momentissa tarkoitetun määräyksen tai päätöksen tai muuttaa sen ehtoja, jos niitä tehtäessä vallinneet olosuhteet ovat muuttuneet olennaisesti.

#### 11 c §

##### Vaara-alueet

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä tai päätöksellä voidaan osoittaa vaara-alueeksi alue, jossa vaihtelevasti määräaikoina saatetaan harjoittaa ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavaa toimintaa. Ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavan toiminnan alkamista ja loppumista vaara-alueella koskeva ilmoitusmenettely on sisällytetty 107 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan.

*FUA-asetuksessa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö voi lisäksi erityisestä syystä määrittää ja osoittaa tilapäisen vaara-alueen enintään kahden viikon ajaksi edellyttäen, että osoittamista koskevat ohjeet sisällytetään 107 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan.*

53 §

*Ohjaamomiehistö **ja kauko-ohjaajan** lupakirja, kelpuutus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus*

Ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä ja kauko-ohjaajalla on oltava:

- 1) Liikenne- ja viestintäviraston tai 163 §:ssä tarkoitetun harrasteilmailun järjestön myöntämät tai hyväksymät tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset tai hyväksynnät sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus; tai
- 2) vieraassa valtiossa annetut tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset, hyväksynnät ja lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jotka Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan 1 kohdassa tarkoitettuja vastaaviksi Suomessa. Edellä 1 momentissa olevia säännöksiä ei sovelleta 9 §:n 2 momentissa tarkoitettun ilma-aluksen ja laitteen ohjaajaan.

Edellä 1 momentin 1 kohdasta poiketen muulla ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä kuin ilma-aluksen päälliköllä ei tarvitse olla tehtävän edellyttämää lupakirjaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, joka

53 §

*Ohjaamomiehistön lupakirja, kelpuutus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus*

Ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä on oltava:

- 1) Liikenne- ja viestintäviraston tai 163 §:ssä tarkoitetun harrasteilmailun järjestön myöntämät tai hyväksymät tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset tai hyväksynnät sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus; tai
- 2) vieraassa valtiossa annetut tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset, hyväksynnät ja lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jotka Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan 1 kohdassa tarkoitettuja vastaaviksi Suomessa. Edellä 1 momentissa olevia säännöksiä ei sovelleta 9 §:n 2 momentissa tarkoitettun ilma-aluksen ja laitteen ohjaajaan.

Edellä 1 momentin 1 kohdasta poiketen muulla ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä kuin ilma-aluksen päälliköllä ei tarvitse olla tehtävän edellyttämää lupakirjaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, joka

on koulutus- tai tarkastuslento tällaisen lupakirjan, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseksi.

55 §

*Ilma-aluksen ja kauko-ohjauspaikan miehistö*

Ilma-aluksen tai sen kauko-ohjauspaikan on ilma-alusta 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) ohjaamomiehistöltä ja kauko-ohjaajalta vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista, oikeuksista ja hyväksynnöistä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 3) miehistöltä vaadittavasta koulutuksesta ja kokemuksesta;
- 4) enimmäistyö- ja enimmäislentoajoista sekä vähimmäislepoajoista.

on koulutus- tai tarkastuslento tällaisen lupakirjan, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseksi.

55 §

*Ilma-aluksen miehistö*

Ilma-aluksen on ilma-alusta 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;
- 2) ohjaamomiehistöltä vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista, oikeuksista ja hyväksynnöistä sekä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta;
- 3) miehistöltä vaadittavasta koulutuksesta ja kokemuksesta;
- 4) enimmäistyö- ja enimmäislentoajoista sekä vähimmäislepoajoista.

*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.

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;

*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.

Miehistön jäsenen on suoritettava lentokäsikirjassa ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvassa miehistön jäsenelle 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;

- 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.

61 §

*Ilma-aluksen asiakirjat*

Suomalaisessa ilma-aluksessa on oltava sitä ilmailuun käytettäessä mukana:

- 1) voimassa oleva rekisteröimistodistus;
- 2) voimassa oleva lentokelpoisuustodistus tai 38 §:n nojalla annettu lupa ilmailuun;
- 3) selvitys ilma-aluksen pakollisesta vakuutusturvasta;
- 4) muut sellaiset ilma-aluksen tyyppistä ja lennon luonteesta riippuvat asiakirjat, jotka ovat tarpeen lennon turvallista toteuttamista ja lentoon kohdistuvaa viranomaisvalvontaa varten.

Ulkomaisessa ilma-aluksessa ja ilma-aluksessa, jota ei ole rekisteröity, on sitä Suomen alueella ilmailuun käytettäessä oltava mukana:

- 1) voimassa oleva Chicagon yleissopimukseen liittyneessä valtiossa annettu rekisteröimistodistus tai 10 §:n 1 momentissa tarkoitettu Liikenne- ja viestintäviraston lupa ilma-aluksen käyttöön Suomen alueella;

- 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.

61 §

*Ilma-aluksen asiakirjat*

Suomalaisessa ilma-aluksessa on oltava sitä ilmailuun käytettäessä mukana:

- 1) voimassa oleva rekisteröimistodistus;
- 2) voimassa oleva lentokelpoisuustodistus tai 38 §:n nojalla annettu lupa ilmailuun;
- 3) selvitys ilma-aluksen pakollisesta vakuutusturvasta;
- 4) muut sellaiset ilma-aluksen tyyppistä ja lennon luonteesta riippuvat asiakirjat, jotka ovat tarpeen lennon turvallista toteuttamista ja lentoon kohdistuvaa viranomaisvalvontaa varten.

Ulkomaisessa ilma-aluksessa ja ilma-aluksessa, jota ei ole rekisteröity, on sitä Suomen alueella ilmailuun käytettäessä oltava mukana:

- 1) voimassa oleva Chicagon yleissopimukseen liittyneessä valtiossa annettu rekisteröimistodistus tai 10 §:n 1 momentissa tarkoitettu Liikenne- ja viestintäviraston lupa ilma-aluksen käyttöön Suomen alueella;

- 2) voimassa oleva Chicagon yleissopimuksen liitteen 8 mukainen lentokelpoisuustodistus tai Liikenne- ja viestintäviraston tunnustama lupa ilmailuun;
- 3) selvitys ilma-aluksen pakollisesta vakuutusturvasta;
- 4) muut sellaiset ilma-aluksen tyypistä ja lennon luonteesta riippuvat asiakirjat, jotka ovat tarpeen lennon turvallista toteuttamista ja lentoon kohdistuvaa viranomaisvalvontaa varten.

*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset miehittämättömältä ilma-alukselta edellytettävistä asiakirjoista ottaen huomioon kansainvälisen ja Euroopan unionin lainsäädännön kehityksen. Miehittämättömältä ilma-alukselta edellytettäviä asiakirjoja on säilytettävä kauko-ohjauspaikassa, jollei Liikenteen turvallisuusvirasto toisin määrää.*

### 93 §

*Maahuolintapalveluja tarjoavan turvallisuuden hallinta*

Maahuolintapalveluja tarjoavan on ylläpidettävä ja kehitettävä turvallisuudenhallintajärjestelmää, jonka avulla se varmistaa oman toiminnan turvallisuuden ja edistää koko lentopaikan turvallisuutta. Turvallisuudenhallintajärjestelmästä on käytävä ilmi ainakin seuraavat asiat:

- 1) maahuolintapalveluja tarjoavan vastuunjako ja päätöksentekojärjestelmä;
- 2) toiminnan vaatimustenmukaisuus;
- 3) käytettävät alihankkijat ja näiden valvonta;
- 4) asiakirjahallinta;
- 5) poikkeamaraportointi ja poikkeamien käsittely;
- 6) henkilöstön koulutus ja muu kehittäminen; ja
- 7) kaluston hallinta.

- 2) voimassa oleva Chicagon yleissopimuksen liitteen 8 mukainen lentokelpoisuustodistus tai Liikenne- ja viestintäviraston tunnustama lupa ilmailuun;
- 3) selvitys ilma-aluksen pakollisesta vakuutusturvasta;
- 4) muut sellaiset ilma-aluksen tyypistä ja lennon luonteesta riippuvat asiakirjat, jotka ovat tarpeen lennon turvallista toteuttamista ja lentoon kohdistuvaa viranomaisvalvontaa varten.

(kumotaan 61 §:n 3 momentti)

(kumotaan 93 §)

Maahuolintapalveluja tarjoavan on toimitettava tiedot turvallisuudenhallintajärjestelmästäan lentopaikan pitäjälle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle.

### 139 §

#### *Kansalliset vakuutusvaatimukset*

Suomalaisen ilma-aluksen tai suomalaisen lentotoimintaluvan, lentotyöluvan tai lentokoulutusluvan haltijan käytössä olevan ilma-aluksen vastuuvakuutuksen ehdot eivät saa mahdollistaa vakuutuksen keskeytymistä ennen vakuutuskauden loppua tai keskeytyksestä ilmoittamista Liikenne- ja viestintävirastolle.

Suurimmalta hyväksytyltä lentoonlähtömasaltaan enintään 2 700 kilogramman ilma-alukselta, jota käytetään muihin kuin kaupallisiin lentoihin, vaadittavan vastuuvakuutuksen vakuutusmäärän henkilövahinkojen varalta on oltava matkustajaa kohti vähintään puolet ilmailun vakuutusasetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaisesta matkustajia koskevasta yleisestä vähimmäisvakuutusturvasta, mutta kuitenkin vähintään mainitun kohdan mukainen tässä momentissa tarkoitettuja ilma-aluksia koskeva vähimmäismäärä.

Peruslentokoulutuksessa ilma-aluksella on oltava lento-oppilaalle ja lennonopettajalle aiheutuvan henkilövahingon varalta istuinpaikkakohtainen tapaturmavakuutus, jonka vähimmäisvakuutusmäärä on vähintään kymmenen prosenttia 2 momentissa tarkoitettusta matkustajia koskevasta yleisestä vähimmäisvakuutusturvasta. Lennonopettajan

### 139 §

#### *Kansalliset vakuutusvaatimukset*

Suomalaisen ilma-aluksen tai suomalaisen lentotoimintaluvan, lentotyöluvan tai lentokoulutusluvan haltijan käytössä olevan ilma-aluksen vastuuvakuutuksen ehdot eivät saa mahdollistaa vakuutuksen keskeytymistä ennen vakuutuskauden loppua tai keskeytyksestä ilmoittamista Liikenne- ja viestintävirastolle.

Suurimmalta hyväksytyltä lentoonlähtömasaltaan enintään 2 700 kilogramman ilma-alukselta, jota käytetään muihin kuin kaupallisiin lentoihin, vaadittavan vastuuvakuutuksen vakuutusmäärän henkilövahinkojen varalta on oltava matkustajaa kohti vähintään puolet ilmailun vakuutusasetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaisesta matkustajia koskevasta yleisestä vähimmäisvakuutusturvasta, mutta kuitenkin vähintään mainitun kohdan mukainen tässä momentissa tarkoitettuja ilma-aluksia koskeva vähimmäismäärä.

Peruslentokoulutuksessa ilma-aluksella on oltava lento-oppilaalle ja lennonopettajalle aiheutuvan henkilövahingon varalta istuinpaikkakohtainen tapaturmavakuutus, jonka vähimmäisvakuutusmäärä on vähintään kymmenen prosenttia 2 momentissa tarkoitettusta matkustajia koskevasta yleisestä vähimmäisvakuutusturvasta. Lennonopettajan

vakuutusturva voidaan järjestää myös työtaturma- ja ammattitautilain (459/2015) mukaisella tapaturmavakuutuksella.

vakuutusturva voidaan järjestää myös työtaturma- ja ammattitautilain (459/2015) mukaisella tapaturmavakuutuksella.

*Miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 2 artiklan 2 kohdan tarkoittaman miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän on otettava ilmailun vakuutusasetuksen 4 artiklan mukainen vakuutus miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 5 artiklassa tarkoitetun erityinen toimintakategorian ja 6 artiklassa tarkoitetun sertifioitu toimintakategorian toimintaa varten alle 20 kilogrammaa painavien miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien osalta.*

161 §

*Tehtävän siirto vieraan valtion viranomaiselle*

Jos suomalaista ilma-alusta vuokra- tai muun sen kaltaisen sopimuksen perusteella käyttää ilma-aluksen käyttäjä, jonka pääasiallinen toimipaikka tai asuin- tai kotipaikka on toisessa valtiossa, Liikenne- ja viestintävirasto voi yksittäisen ilma-aluksen ja kauko-ohjauspaikan sekä niiden miehistön osalta siirtää 3 ja 4 luvussa sekä 53 ja 55 §:ssä Liikenne- ja viestintäviraston hoidettavaksi määrättyjä tehtäviä asianomaisen vieraan valtion viranomaisen hoidettaviksi siten kuin siitä sovitaan kyseisen valtion kanssa.

178 §

*Ilmailurikkomus*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) rikkoo 9 §:n 5 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa,

161 §

*Tehtävien siirto vieraan valtion viranomaiselle*

Jos suomalaista ilma-alusta vuokra- tai muun sen kaltaisen sopimuksen perusteella käyttää ilma-aluksen käyttäjä, jonka pääasiallinen toimipaikka tai asuin- tai kotipaikka on toisessa valtiossa, Liikenne- ja viestintävirasto voi yksittäisen ilma-aluksen ja sen miehistön osalta siirtää 3 ja 4 luvussa sekä 53 ja 55 §:ssä Liikenne- ja viestintäviraston hoidettavaksi määrättyjä tehtäviä asianomaisen vieraan valtion viranomaisen hoidettaviksi siten kuin siitä sovitaan kyseisen valtion kanssa.

178 §

*Ilmailurikkomus*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) rikkoo 9 §:n 5 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa,

nousuvarjoa, lennokkia taikka niiden ohjaa-  
jaa koskevaa määräystä,

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

3) rikkoo 11 §:ssä tarkoitettua ilmailulta ra-  
joitettuja alueita koskevaa kieltoa tai vaara-  
aluetta koskevaa rajoitusta,

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

5) laiminlyö 20 §:ssä tai 36 §:n 2 momen-  
tissa tarkoitettua ilmoitusvelvollisuuden,

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

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 halti-  
jalle säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kel-  
poisuuteen vaikuttavista tekijöistä,

nousuvarjoa, harraste- ja urheilulennokkia  
taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä,

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

3) *rikkoo 11 §:ssä tarkoitettua ilmailulta ra-  
joitettua tai kiellettyä aluetta koskevaa kiel-  
toa tai rajoitusta, 11 a §:ssä tarkoitettua  
miehittämättömän ilmailun UAS-ilmatila-  
vyöhykettä koskevaa kieltoa tai rajoitusta  
taikka 11 b §:ssä tarkoitettua miehittämättö-  
män ilmailun UAS-ilmatilavyöhykkeelle ase-  
tettua käyttöehtoa,*

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

5) laiminlyö 20 §:ssä tai 36 §:n 2 momen-  
tissa tarkoitettua ilmoitusvelvollisuuden,

6) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle  
ilmailuun 34 §:n 2 momentin tai Euroopan  
unionin asetusten vastaavien, lento-kelpoi-  
suuden hallintaa koskevien säännösten vas-  
taisesti,

7) tekee ilman hyväksyntää työn, johon  
42 §:n tai suunnittelua, valmistusta ja huol-  
toa koskevien EASA-asetuksen ja sen no-  
jalla annettujen komission asetusten sään-  
nösten mukaan vaaditaan hyväksyntä,

8) käyttää ilma-alusta, joka ei täytä 44 §:n  
nojalla annettuja määräyksiä,

9) rikkoo 49 §:ssä luvan hakijalle tai halti-  
jalle säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kel-  
poisuuteen vaikuttavista tekijöistä,

10) rikkoo 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen  
päällikölle taikka miehistön jäsenelle tai tä-  
hystäjälle säädettyä velvollisuutta lennon  
valmistelusta ja suorittamisesta,

- 10) rikkoo 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle taikka miehistön jäsenelle tai tähyistäjälle säädettyä velvollisuutta lennon valmistelusta ja suorittamisesta,
- 11) rikkoo 59 §:ssä matkustajalle säädettyä velvollisuutta,
- 12) harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta ilman EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lentotoimintalupaa tai 63 §:ssä tarkoitettua liikennelupaa taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja,
- 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 rajavartiolaitain (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,
- 11) rikkoo 59 §:ssä matkustajalle säädettyä velvollisuutta,
- 12) harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta ilman EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lentotoimintalupaa tai 63 §:ssä tarkoitettua liikennelupaa taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja,
- 13) harjoittaa 70—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 Liikenteen turvallisuusviraston 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 rajavartiolaitain (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) rikkoo 128 §:n 2 momentissa säädettyä syrjintäkieltoa,
- 21) rikkoo 157 §:ssä tarkoitettuja ilmailun ympäristövaikutuksia koskevia määräyksiä,
- 22) rikkoo 158 §:ssä säädettyä laitetta, rakennusta, rakennelmaa tai merkkiä koskevaa kieltoa taikka velvollisuutta lentoesteluvan

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

#### 181 §

##### *Muutoksenhaku*

Luvan, todistuksen, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista tai rajoittamista koskevaan päätökseen sekä Euroopan unionin asetusten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston antamiin käskyihin ja kieltoihin saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

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

- 1) 40 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaation päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;
- 2) 47 §:ssä tarkoitettut päätökset lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja merkinantajan hyväksyntä;

hankkimiseen, lentoesteen merkitsemiseen ja muutosten ilmoittamiseen,

23) rikkoo 159 §:ssä tarkoitettua rajoitusta, josta säädetään tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä tai kieltoa koskevissa päätöksissä,

24) rikkoo 167 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-aluksen kulkuun puuttumista koskevaa kieltoa tai määräystä, on tuomittava, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, ilmailurikkomuksesta sakkoon.

#### 181 §

##### *Muutoksenhaku*

Luvan, todistuksen, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista tai rajoittamista koskevaan päätökseen sekä Euroopan unionin asetusten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston antamiin käskyihin ja kieltoihin saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin laissa *oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (808/2019)* säädetään.

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin saa hakea 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 turvavotulle alueelle;

4) 103 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää henkilökortti ja ajoneuvolupa;

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

Liikenne- ja viestintäviraston, Puolustusvoimien tai sotilasilmailuviranomaisen muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Edellä 2 momentin 1–4 ja 6–7 kohdassa sekä 3 momentissa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Edellä 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen luvan, todistuksen, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista tai rajoittamista sekä Liikenne- ja viestintäviraston antamaa käskyä ja kieltoa koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

*Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.*

3) 102 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää pääsylupa lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavotulle alueelle;

4) 103 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää henkilökortti ja ajoneuvolupa;

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

Liikenne- ja viestintäviraston, Puolustusvoimien tai sotilasilmailuviranomaisen muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Edellä 2 momentin 1–4 ja 6–7 kohdassa sekä 3 momentissa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin *laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa* säädetään. Edellä 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen siten kuin *laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa* säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen luvan, todistuksen, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista tai rajoittamista sekä Liikenne- ja viestintäviraston antamaa käskyä ja kieltoa koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla siten kuin *laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa* säädetään.

(kumotaan 6 momentti)

Rakentamislupaa koskevaa päätöstä lukuun ottamatta päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

182 §

*Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan 13 päivänä marraskuuta 2014. *Lain 37, 38, 47, 53, 55, 62, 73, 79 ja 87 §:n säännöksiä sovelletaan toimintaan kauko-ohjattavilla ilma-aluksilla kuitenkin vasta valtioneuvoston asetuksella säädettävästä ajankohdasta alkaen.*

Rakentamislupaa koskevaa päätöstä lukuun ottamatta päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

182 §

*Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan 13 päivänä marraskuuta 2014.

Tämä laki tulee voimaan pp. kk. 2020.

## 2.

# Laki

## liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
kumotaan 130 §:n 2 momentti sellaisena kuin se on laissa 301/2018 ja  
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 120 §:n 2 ja 4 kohta, 128 §, 130 §:n  
otsikko, sellaisina kuin ne ovat 120 §:n 2 ja 4 kohta 128 § laissa 371/2019 ja 130 §:n otsikko  
laissa 301/2018,  
lisätään lakiin uusi 135 a §  
Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

120 §

120 §

Lentotoiminnan määritelmät

Lentotoiminnan määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *Chicagon yleissopimuksella* kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta (SopS 11/1949);
- 2) *EASA-asetuksella* yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 216/2008;
- 3) *ECAC:lla* Euroopan siviili-ilmailukonferenssia;
- 4) *kauko-ohjatun lentotoiminnan luvalla* kauko-ohjauspaikasta ohjatun miehittämättömän ilma-aluksen käyttämiseen tarvittavaa lupaa;
- 5) *lentoliikenneasetuksella* lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008;

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *Chicagon yleissopimuksella* kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta (SopS 11/1949);
- 2) *EASA-asetuksella yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus-ten (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;*
- 3) *ECAC:lla* Euroopan siviili-ilmailukonferenssia;
- 4) *kevyellä ilma-aluksella* EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettua ilma-alusta;

6) *ulkosuhdeasetuksella* jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 847/2004.

5) *lentoliikenneasetuksella* lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008;  
6) *ulkosuhdeasetuksella* jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 847/2004.

128 §

#### Kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa

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.

128 §

#### *Keuyen ilmaulun lentotoiminta*

*Tätä lakia sovelletaan keuyen ilma-aluksen lentotoimintaan.*

130 §

#### Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista 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 näitä asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalla luonnollisella henkilöllä on kuitenkin oltava lentäjän lupa siihen liittyvine

130 §

#### *Lentäjä ja matkustamomiehistön jäsen*

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista 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 näitä asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiehistön 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.*

***L:lla 301/2018 lisätty 2 momentti tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohdana.***

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.

kelpuutuksineen sekä lääketieteellinen kelpoisuus.

(kumotaan 2 momentti)

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.

135 a §

*Miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan vähimmäisikä*

*Vähimmäisikä on 12 vuotta kauko-ohjattaessa säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 4 artiklassa tarkoitetun avoimen toimintakategorian miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää ja 15 vuotta kauko-ohjattaessa 5 artiklassa tarkoitetun erityinen toimintakategorian miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää.*

Tämä laki tulee voimaan pp.kk.2020

### 3.

## Laki

### puolustusvoimista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 15 a §:n otsikko ja 1 ja 2 momentti, 15 b §:n otsikko ja 15 b §, 15 c §:n otsikko ja 1 momentti, 15 d §:n otsikko ja 1 momentti, 15 e §:n otsikko ja 15 e § ja 15 f §, sellaisina kuin ne ovat laissa 1089/2018, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

15 a §

15 a §

*Miehittämättömän ilma-aluksen ja lennokin kulkuun puuttuminen*

Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen

Puolustusvoimilla on oikeus ottaa ilmailulain (864/2014) 2 §:n 1 momentin 21 kohdassa tarkoitettu lennokki ja 22 kohdassa tarkoitettu miehittämätön ilma-alus teknistä laitetta tai voimakeinoa 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 lennokki ja miehittämätön ilma-alus teknistä laitetta tai voimakeinoja käyttäen tilapäisesti haltuunsa, estää sen käyttö tai muutoin puuttua sen kulkuun, jos sen liikkumisen tai muiden olosuhteiden

Puolustusvoimilla on oikeus ottaa ilmailulain (864/2014) 2 §:n 1 momentin 21 kohdassa tarkoitettu miehittämätön ilma-alus teknistä laitetta tai voimakeinoa 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

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 tarkoitetun puolustusvoimien turvaamistehtävän suojaamiseksi. 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.

15 b §

***Lennokin ja miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta päättäminen***

Puolustusvoimien puolustushaaraesikunta, paikallishallintoviranomainen, varuskunnan päällikkö tai harjoituksen johtaja päättää määräajaksi *lennokin tai* miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta. Päätöksen tulee sisältää riittävät tiedot käytettävästä laitteistosta ja kalustosta sekä alueesta, jolla päätöstä sovelletaan. Päätöksessä tulee määrätä päätöksen toimeenpanoa johtava ja valvova virkamies.

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 tarkoitetun puolustusvoimien turvaamistehtävän suojaamiseksi.

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

15 b §

***Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta päättäminen***

Puolustusvoimien puolustushaaraesikunta, paikallishallintoviranomainen, varuskunnan päällikkö tai harjoituksen johtaja päättää määräajaksi miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta. Päätöksen tulee sisältää riittävät tiedot käytettävästä laitteistosta ja kalustosta sekä alueesta, jolla päätöstä sovelletaan. Päätöksessä tulee määrätä päätöksen toimeenpanoa johtava ja valvova virkamies.

Päätöksestä on annettava tieto Viestintävirastolle, jos sen nojalla käytettävistä toimivaltuuksista voi olla haittaa yleiselle radioviestinnälle taikka yleiselle viestintäverkolle tai sen palveluille.

15 c §

*Yhteistyö poliisin kanssa **lennokin ja miehittämättömän ilma-aluksen** kulkuun puuttumisessa*

Puolustusvoimien on ilmoitettava ennakolta päällystöön kuuluvalla poliisimiehelle tai poliisin kenttäjohtajalle päätöksestä, jonka perusteella 15 a §:n mukaisia toimivaltuuksia voidaan käyttää yleisellä paikalla. Asian laadun niin vaatiessa *lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen* kulkuun puuttumisen suorittaa poliisi tai se tehdään poliisin yleisjohdossa.

Puolustusvoimien on sovittava poliisin kanssa voimakeinojen käyttämistä koskevista menettelyistä yleisellä paikalla.

15 d §

***Lennokin ja miehittämättömän ilma-aluksen** yksilöintitietojen hankkiminen*

Puolustusvoimilla on oikeus käsitellä *lennokin ja miehittämättömän ilma-aluksen* kauko-ohjaukseen liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja sen kulkuun puuttumiseksi, kokonaisjärjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi.

Radioviestinnän, välitystietojen ja sijaintitietojen avulla saatu luonnolliseen henkilöön yhdistettävissä oleva tieto on hävitettävä viipymättä, ellei laissa toisin säädetä.

15 e §

*Haltuun otetun **lennokin ja miehittämättömän ilma-aluksen** käsittely*

Päätöksestä on annettava tieto *Liikenne- ja viestintävirastolle*, jos sen nojalla käytettävistä toimivaltuuksista voi olla haittaa yleiselle radioviestinnälle taikka yleiselle viestintäverkolle tai sen palveluille.

15 c §

*Yhteistyö poliisin kanssa miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisessa*

Puolustusvoimien on ilmoitettava ennakolta päällystöön kuuluvalla poliisimiehelle tai poliisin kenttäjohtajalle päätöksestä, jonka perusteella 15 a §:n mukaisia toimivaltuuksia voidaan käyttää yleisellä paikalla. Asian laadun niin vaatiessa miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisen suorittaa poliisi tai se tehdään poliisin yleisjohdossa.

Puolustusvoimien on sovittava poliisin kanssa voimakeinojen käyttämistä koskevista menettelyistä yleisellä paikalla.

15 d §

*Miehittämättömän ilma-aluksen yksilöintitietojen hankkiminen*

Puolustusvoimilla on oikeus käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaukseen liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja sen kulkuun puuttumiseksi, kokonaisjärjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi.

Radioviestinnän, välitystietojen ja sijaintitietojen avulla saatu luonnolliseen henkilöön yhdistettävissä oleva tieto on hävitettävä viipymättä, ellei laissa toisin säädetä.

15 e §

*Haltuun otetun miehittämättömän ilma-aluksen käsittely*

Puolustusvoimien haltuun ottama *lennokki tai* miehittämätön ilma-alus on luovutettava omistajalleen ilman aiheetonta viivytystä, jos omistaja on tiedossa.

Puolustusvoimien on kuitenkin luovutettava *lennokki tai* miehittämätön ilma-alus viipymättä toimivaltaiselle viranomaiselle, jolla on sen käsittelyyn laillinen peruste.

15 f §

*Pöytäkirja*

*Lennokin tai* miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta, käytön estämisestä ja haltuun ottamisesta sekä tietojen hävittämisestä on laadittava pöytäkirja ilman aiheetonta viivytystä.

Puolustusvoimien haltuun ottama miehittämätön ilma-alus on luovutettava omistajalleen ilman aiheetonta viivytystä, jos omistaja on tiedossa.

Puolustusvoimien on kuitenkin luovutettava miehittämätön ilma-alus viipymättä toimivaltaiselle viranomaiselle, jolla on sen käsittelyyn laillinen peruste.

15 f §

*Pöytäkirja*

Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta, käytön estämisestä ja haltuun ottamisesta sekä tietojen hävittämisestä on laadittava pöytäkirja ilman aiheetonta viivytystä.

## 4.

# Laki

## Rajavartiolain 38 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan rajavartiolain (578/2005) 38 a §:n otsikko ja 38 a § sellaisena kuin se on laissa  
9/2019  
seuraavasti:

Voimassa oleva laki

38 a §

*Miehittämättömän ilma-aluksen ja lennokin  
kulkuun puuttuminen*

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, rajavartiomiehellä on oikeus puuttua ilmailulain (864/2014) 2 §:n 1 momentin 22 kohdassa tarkoitetun miehittämättömän ilma-aluksen ja 21 kohdassa tarkoitetun lennokin kulkuun, jos se on välttämätöntä rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi, turvaamistehtävän tai meripelastustehtävän suorittamiseksi taikka Rajavartiolaitoksen erittäin tärkeän toiminnan suojaamiseksi.

Rajavartiomiehellä on oikeus lyhytaikaisesti kohdistaa 1 momentissa tarkoitettu tilanteessa miehittämättömään ilma-alukseen tai lennokkiin ja sen kauko-ohjauslaitteisiin ja ohjaus- ja seurantayhteyksiin sekä muihin sen käytön edellyttämiin järjestelmän osiin (kokonaisjärjestelmä) sellaisia tarpeellisia voimakeinoja ja teknisiä toimenpiteitä, joita voidaan pitää puolustettavina. Voimakeinojen ja toimenpiteiden puolustettavuutta arvioidessa on otettava huomioon virkatehtävän tärkeys ja kiireellisyys, miehittämättömän ilma-aluksen tai lennokin toiminnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä

Ehdotus

38 a §

*Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun  
puuttuminen*

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, rajavartiomiehellä on oikeus puuttua ilmailulain (864/2014) 2 §:n 1 momentin 21 kohdassa tarkoitetun miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun, jos se on välttämätöntä rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi, turvaamistehtävän tai meripelastustehtävän suorittamiseksi taikka Rajavartiolaitoksen erittäin tärkeän toiminnan suojaamiseksi.

Rajavartiomiehellä on oikeus lyhytaikaisesti kohdistaa 1 momentissa tarkoitettu tilanteessa miehittämättömään ilma-alukseen ja sen kauko-ohjauslaitteisiin ja ohjaus- ja seurantayhteyksiin sekä muihin sen käytön edellyttämiin järjestelmän osiin (kokonaisjärjestelmä) sellaisia tarpeellisia voimakeinoja ja teknisiä toimenpiteitä, joita voidaan pitää puolustettavina. Voimakeinojen ja toimenpiteiden puolustettavuutta arvioidessa on otettava huomioon virkatehtävän tärkeys ja kiireellisyys, miehittämättömän ilma-aluksen toiminnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen

muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. Jos voimakeinojen tai teknisten toimenpiteiden käyttäminen on välttämätöntä, on niitä käytettävä vain siinä määrin ja siihen saakka, kun 1 momentissa tarkoitetun tehtävän suorittamiseksi välttämättä on tarpeen. Toimenpiteillä ei saa aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa muulle radioviestintälle tai yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille.

Rajavartiomiehellä on oikeus käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen ja lennokin kauko-ohjaukseen liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja miehittämättömän ilma-aluksen tai lennokin kulkuun puuttumiseksi sekä miehittämättömän ilma-aluksen tai lennokin kokonaisjärjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi. Radioviestinnän, välitystietojen ja sijaintitietojen avulla saatu luonnolliseen henkilöön yhdistettävissä oleva tieto on hävitettävä viipymättä, ellei laissa toisin säädetä.

kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. Jos voimakeinojen tai teknisten toimenpiteiden käyttäminen on välttämätöntä, on niitä käytettävä vain siinä määrin ja siihen saakka, kun 1 momentissa tarkoitetun tehtävän suorittamiseksi välttämättä on tarpeen. Toimenpiteillä ei saa aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa muulle radioviestintälle tai yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille.

Rajavartiomiehellä on oikeus käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaukseen liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumiseksi sekä miehittämättömän ilma-aluksen kokonaisjärjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi. Radioviestinnän, välitystietojen ja sijaintitietojen avulla saatu luonnolliseen henkilöön yhdistettävissä oleva tieto on hävitettävä viipymättä, ellei laissa toisin säädetä.

*Tämä laki tulee voimaan pp. kk. 2020.*

## 5.

# Laki

## Poliisilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan poliisilain (872/2011) 2 luvun 11 a §:n otsikko ja 1–3 ja 5 momentti, 2 luvun 15 a §:n otsikko ja 15 a §, 2 luvun 17 §:n 1 momentti, 5 luvun 25 §:n 2 momentti ja 62 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 11 a §:n 1–3 ja 5 momentti ja 15 a § laissa 243/2019 ja 17 §:n 1 momentti ja 25 §:n 2 momentti laissa 872/2011 ja 62 §:n 3 momentti laissa 931/2015, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

11 a §

***Lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen***

Poliisimiehellä on oikeus ottaa ilmailulain 2 §:n 1 momentin 21 kohdassa tarkoitettu *lennokki ja 22 kohdassa tarkoitettu* miehittämättömän ilma-alus tilapäisesti haltuun, estää sen käyttö tai muutoin puuttua sen kulkuun, jos se on välttämätöntä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, rikosten ennalta estämiseksi tai jo aloitetun rikoksen keskeyttämiseksi, erityisten valvontakohteiden vartioimiseksi, poliisitehtävän tai merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi taikka onnettomuuspaikalla suoritettavien toimenpiteiden tai toimenpiteen kohteena olevan henkilön yksityisyyden suojaamiseksi.

Poliisimies voi 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa käyttää teknistä laitetta, joka ei aiheuta vähäistä suurempaa haittaa radio- tai muulle viestinnälle taikka yleiselle viestintäverkolle. Teknistä laitetta voidaan käyttää, jos se on puolustettavaa ottaen huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, *lennokin tai miehittämättömän ilma-aluksen toiminnan vaarallisuus*, käytettävissä olevat voimavarat

Ehdotus

11 a §

**Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen**

Poliisimiehellä on oikeus ottaa ilmailulain 2 §:n 1 momentin 21 kohdassa tarkoitettu miehittämättömän ilma-alus tilapäisesti haltuun, estää sen käyttö tai muutoin puuttua sen kulkuun, jos se on välttämätöntä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, rikosten ennalta estämiseksi tai jo aloitetun rikoksen keskeyttämiseksi, erityisten valvontakohteiden vartioimiseksi, poliisitehtävän tai merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi taikka onnettomuuspaikalla suoritettavien toimenpiteiden tai toimenpiteen kohteena olevan henkilön yksityisyyden suojaamiseksi.

Poliisimies voi 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa käyttää teknistä laitetta, joka ei aiheuta vähäistä suurempaa haittaa radio- tai muulle viestinnälle taikka yleiselle viestintäverkolle. Teknistä laitetta voidaan käyttää, jos se on puolustettavaa ottaen huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, miehittämättömän ilma-aluksen toiminnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä

sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. Laitetta saa käyttää vain niin kauan kuin se on välttämätöntä toimenpiteen suorittamiseksi. Teknistä laitetta saa käyttää ainoastaan asianmukaisen koulutuksen saanut poliisimies.

Poliisimiehellä on oikeus käsitellä *lennokin tai* miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja *lennokin tai* miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumiseksi tai sen kokonaisjärjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi. Tällaiset tiedot on hävitettävä viipymättä toimenpiteen jälkeen, jollei laissa toisin säädetä.

Teknisen laitteen käyttämisestä on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jollei se ole radio- tai muulle viestinnälle taikka yleiselle viestintäverkolle oletettavasti aiheutuvaan tai aiheutuneeseen haittaan nähden ilmeisen tarpeetonta tai jos ilmoittamatta jättäminen on poliisin taktisiin ja teknisiin menetelmiin liittyvästä syystä ilmeisen perusteltua.

*Lennokin tai* miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta on laadittava pöytäkirja tai muu asiakirja.

#### 15 a §

##### *Haltuun otetun **lennokin tai** miehittämättömän ilma-aluksen käsittely*

Poliisin haltuun 11 a §:n nojalla otettu *lennokki tai* miehittämätön ilma-alus on palautettava ilman aiheetonta viivytystä laitteen omistajalle, jollei muualla laissa toisin säädetä.

#### 17 §

muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. Laitetta saa käyttää vain niin kauan kuin se on välttämätöntä toimenpiteen suorittamiseksi. Teknistä laitetta saa käyttää ainoastaan asianmukaisen koulutuksen saanut poliisimies.

Poliisimiehellä on oikeus käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen käyttöön liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumiseksi tai sen kokonaisjärjestelmän osan yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi. Tällaiset tiedot on hävitettävä viipymättä toimenpiteen jälkeen, jollei laissa toisin säädetä.

Teknisen laitteen käyttämisestä on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jollei se ole radio- tai muulle viestinnälle taikka yleiselle viestintäverkolle oletettavasti aiheutuvaan tai aiheutuneeseen haittaan nähden ilmeisen tarpeetonta tai jos ilmoittamatta jättäminen on poliisin taktisiin ja teknisiin menetelmiin liittyvästä syystä ilmeisen perusteltua.

Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta on laadittava pöytäkirja tai muu asiakirja.

#### 15 a §

##### *Haltuun otetun miehittämättömän ilma-aluksen käsittely*

Poliisin haltuun 11 a §:n nojalla otettu miehittämätön ilma-alus on palautettava ilman aiheetonta viivytystä laitteen omistajalle, jollei muualla laissa toisin säädetä.

#### 17 §

### *Voimakeinojen käyttö*

Poliisimiehellä on virkatehtävää suorittaessaan oikeus vastarinnan murtamiseksi, henkilön paikalta poistamiseksi, kiinniottamisen toimittamiseksi, vapautensa menettäneen pakenemisen estämiseksi, esteen poistamiseksi, *lennokin tai* miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumiseksi taikka välittömästi uhkaavan rikoksen tai muun vaarallisen teon tai tapahtuman estämiseksi käyttää sellaisia tarpeellisia voimakeinoja, joita voidaan pitää puolustettavina. Voimakeinojen puolustettavuutta arvioitaessa on otettava huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, vastarinnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. (22.2.2019/243)

Poliisimiehellä on virantoimituksessa lisäksi oikeus hätävarjeluun siten kuin rikoslain 4 luvun 4 §:ssä säädetään. Tällaisessa hätävarjelussa poliisimies toimii virkavastuulla. Arvioitaessa hätävarjelu puolustettavuutta on otettava huomioon poliisimiehelle koulutuksensa ja kokemuksensa perusteella asetettavat vaatimukset.

Sillä, joka poliisimiehen pyynnöstä tai tämän suostumuksella tilapäisesti avustaa poliisimiestä tilanteessa, jossa on välttämättöntä turvautua sivullisen apuun voimakeinojen käytössä erittäin tärkeän ja kiireellisen poliisin virkatehtävän suorittamisessa, on oikeus poliisimiehen ohjauksessa sellaisten voimakeinojen käyttämiseen, joihin poliisimies toimivaltansa nojalla hänet valtuuttaa. Poliisilla on oikeus puolustusvoimien avustuksella käyttää virkamiehen henkilökohtai-

### *Voimakeinojen käyttö*

Poliisimiehellä on virkatehtävää suorittaessaan oikeus vastarinnan murtamiseksi, henkilön paikalta poistamiseksi, kiinniottamisen toimittamiseksi, vapautensa menettäneen pakenemisen estämiseksi, esteen poistamiseksi, miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttumiseksi taikka välittömästi uhkaavan rikoksen tai muun vaarallisen teon tai tapahtuman estämiseksi käyttää sellaisia tarpeellisia voimakeinoja, joita voidaan pitää puolustettavina. Voimakeinojen puolustettavuutta arvioitaessa on otettava huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, vastarinnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. (22.2.2019/243)

Poliisimiehellä on virantoimituksessa lisäksi oikeus hätävarjeluun siten kuin rikoslain 4 luvun 4 §:ssä säädetään. Tällaisessa hätävarjelussa poliisimies toimii virkavastuulla. Arvioitaessa hätävarjelu puolustettavuutta on otettava huomioon poliisimiehelle koulutuksensa ja kokemuksensa perusteella asetettavat vaatimukset.

Sillä, joka poliisimiehen pyynnöstä tai tämän suostumuksella tilapäisesti avustaa poliisimiestä tilanteessa, jossa on välttämättöntä turvautua sivullisen apuun voimakeinojen käytössä erittäin tärkeän ja kiireellisen poliisin virkatehtävän suorittamisessa, on oikeus poliisimiehen ohjauksessa sellaisten voimakeinojen käyttämiseen, joihin poliisimies toimivaltansa nojalla hänet valtuuttaa. Poliisilla on oikeus puolustusvoimien avustuksella käyttää virkamiehen henkilökohtai-

sen aseiden käyttöä voimakkaampaa, sotavälinein tapahtuvaa ja poliisitehtävän suorittamiseen soveltuvaa asevoimaa rikoslain 34 a luvun 1 §:n 1 momentin 2–7 kohdassa tai 2 momentissa tarkoitetun rikoksen estämiseksi tai keskeyttämiseksi noudattaen puolustusvoimien virka-avusta poliisille annettua lakia (781/1980) ja puolustusvoimista annettua lakia (551/2007). Poliisilla on oikeus rajavartiolaitoksen avustuksella käyttää rajavartiolain (578/2005) 77 a §:ssä tarkoitettuja voimakeinoja rikoslain 34 a luvun 1 §:n 1 momentin 2–7 kohdassa tai 2 momentissa tarkoitetun rikoksen estämiseksi tai keskeyttämiseksi noudattaen mainitun lain 77 a–77 d §:ää. (28.6.2017/419)

Voimakeinojen käytön liioittelusta säädetään rikoslain 4 luvun 6 §:n 3 momentissa ja 7 §:ssä sekä hätävarjelun liioittelusta rikoslain 4 luvun 4 §:n 2 momentissa ja 7 §:ssä.

#### 25 §

##### *Teleosoitteen tai telepäätelaitteen yksilöintitietojen hankkiminen*

Poliisi saa rikoksen estämiseksi hankkia teknisellä laitteella teleosoitteen tai telepäätelaitteen yksilöintitiedot, jos estettävänä on rikos, josta säädetty ankarin rangaistus on vähintään vuosi vankeutta.

Poliisi saa käyttää 1 momentissa tarkoitettujen tietojen hankkimiseksi ainoastaan sellaista teknistä laitetta, jota voidaan käyttää vain teleosoitteen ja telepäätelaitteen yksilöimiseen. Viestintävirasto tarkastaa teknisen laitteen tässä momentissa tarkoitetun vaatimustenmukaisuuden sekä sen, ettei laite ominaisuuksiensa vuoksi aiheuta haitallista häiriötä yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille.

sen aseiden käyttöä voimakkaampaa, sotavälinein tapahtuvaa ja poliisitehtävän suorittamiseen soveltuvaa asevoimaa rikoslain 34 a luvun 1 §:n 1 momentin 2–7 kohdassa tai 2 momentissa tarkoitetun rikoksen estämiseksi tai keskeyttämiseksi noudattaen puolustusvoimien virka-avusta poliisille annettua lakia (781/1980) ja puolustusvoimista annettua lakia (551/2007). Poliisilla on oikeus rajavartiolaitoksen avustuksella käyttää rajavartiolain (578/2005) 77 a §:ssä tarkoitettuja voimakeinoja rikoslain 34 a luvun 1 §:n 1 momentin 2–7 kohdassa tai 2 momentissa tarkoitetun rikoksen estämiseksi tai keskeyttämiseksi noudattaen mainitun lain 77 a–77 d §:ää. (28.6.2017/419)

Voimakeinojen käytön liioittelusta säädetään rikoslain 4 luvun 6 §:n 3 momentissa ja 7 §:ssä sekä hätävarjelun liioittelusta rikoslain 4 luvun 4 §:n 2 momentissa ja 7 §:ssä.

#### 25 §

##### *Teleosoitteen tai telepäätelaitteen yksilöintitietojen hankkiminen*

Poliisi saa rikoksen estämiseksi hankkia teknisellä laitteella teleosoitteen tai telepäätelaitteen yksilöintitiedot, jos estettävänä on rikos, josta säädetty ankarin rangaistus on vähintään vuosi vankeutta.

Poliisi saa käyttää 1 momentissa tarkoitettujen tietojen hankkimiseksi ainoastaan sellaista teknistä laitetta, jota voidaan käyttää vain teleosoitteen ja telepäätelaitteen yksilöimiseen. *Liikenne- ja viestintävirasto* tarkastaa teknisen laitteen tässä momentissa tarkoitetun vaatimustenmukaisuuden sekä sen, ettei laite ominaisuuksiensa vuoksi aiheuta haitallista häiriötä yleisen viestintäverkon laitteille tai palveluille.

Teleosoitteen tai telepäätelaitteen yksilöinti-tietojen hankkimisesta päättää pidättämiseen oikeutettu poliisimies tai suojelupoliisin päällystöön kuuluva poliisimies.  
(26.4.2019/581)

62 §

*Korvaus teleyritykselle*

Teleyrityksellä on oikeus saada valtion varoista korvaus tässä luvussa tarkoitettusta vi-  
ranomaisten avustamisesta ja tietojen anta-  
misesta aiheutuneista välittömistä kustan-  
nuksista siten kuin tietoyhteiskuntakaaren  
(917/2014) 299 §:ssä säädetään. Korvauksen  
maksamisesta päättää toimenpiteen suoritta-  
neen poliisiviranomaisen yksikkö.

Päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin  
hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikai-  
suvaatimukseen annettuun päätökseen saa  
hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeu-  
teen siten kuin hallintolainkäyttölaissa  
(586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden  
päätökseen saa hakea muutosta valittamalla  
vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää  
valitusluvan.

Hallinto-oikeuden on varattava Viestintävi-  
rastolle tilaisuus tulla kuulluksi.

Teleosoitteen tai telepäätelaitteen yksilöinti-  
tietojen hankkimisesta päättää pidättämiseen  
oikeutettu poliisimies tai suojelupoliisin  
päällystöön kuuluva poliisimies.  
(26.4.2019/581)

62 §

*Korvaus teleyritykselle*

Teleyrityksellä on oikeus saada valtion va-  
roista korvaus tässä luvussa tarkoitettusta vi-  
ranomaisten avustamisesta ja tietojen anta-  
misesta aiheutuneista välittömistä kustan-  
nuksista siten kuin tietoyhteiskuntakaaren  
(917/2014) 299 §:ssä säädetään. Korvauksen  
maksamisesta päättää toimenpiteen suoritta-  
neen poliisiviranomaisen yksikkö.

Päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin  
hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikai-  
suvaatimukseen annettuun päätökseen saa  
hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeu-  
teen siten kuin hallintolainkäyttölaissa  
(586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden  
päätökseen saa hakea muutosta valittamalla  
vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää  
valitusluvan.

Hallinto-oikeuden on varattava *Liikenne-  
ja viestintävirastolle* tilaisuus tulla kuulluksi.

Tämä laki tulee voimaan pp.kk.2020