

## **Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ilmailulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi ilmailulakia, liikenteen palveluista annettua lakia, sähköisen viestinnän palveluista annettua lakia ja rikoslakia. Vuoden 2009 ilmailulaki kumottaisiin siltä osin kuin se on nykyisen ilmailulain siirtymäsäännöksellä voimassa.

Esityksellä päivitettäisiin kansallista ilmailusääntelyä vastaamaan viimeaikaista EU-sääntelyn kehitystä sekä toteutettaisiin useita lainsäädäntötekniisiä täsmennyksiä ja korjauksia. Tavoitteena on kansallisen ilmailusääntelyn selkeyttäminen, viranomaisen toimivaltuuksien täsmenminen sekä siviili-ilmailun korkean turvallisuustason ylläpitäminen.

Eräiden kansallisen sääntelyn alaan kuuluvien kevyiden ilma-aluksien lentokelpoisuuden tarkastamista sujuvoitettaisiin. Kaupallisesta matkustajien kuljettamisesta historiallisella ilma-aluksella olisi jatkossa ilmoitettava, jos toiminta ei muutoin kuulu luvan- tai ilmoituksenvaraisuuden piiriin. Lentomenetelmiä ja eräitä lennonvarmistuspalveluita koskevia vastuita täsmennettäisiin. Ilmavoimien komentajan vastuuta kansainvälisestä sotilasilmailusta tarkennettaisiin. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun suorittamista helpotettaisiin säätämällä palvelua koskevista tiedonsaantioikeudesta. Lentopaikkojen rakentamislupaa koskien tehtäisiin ympäristövaikutusten arviointimenettelyn asianmukaisen toimeenpanon edellyttämiä muutoksia. Lentopaikka-avustuksien myöntäminen siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi. Tarkastuslentäjän korvausvastuuta tarkennettaisiin.

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

Rikoslain liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevaa tunnusmerkistöä tarkistettaisiin ilmailusääntelyn systematiikan kehityksen johdosta. Keskeisimpien miehittämätöntä ilmailua koskevien EU-säännösten vastainen toiminta sanktioitaisiin rikkomuksena.

Muilta osin ehdotetut muutokset ovat pääosin teknisiä.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan viimeistään 1.1.2022.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	5
1 Asian tausta ja valmistelu .....	5
1.1 Tausta .....	5
1.2 Valmistelu .....	5
2 Nykytila ja sen arviointi.....	6
2.1 Lentotoimintalupa .....	6
2.2 Lentokelpoisuuden tarkastaminen.....	9
2.3 Miehittämätön ilmailu.....	10
2.4 Melutodistus.....	12
2.5 Ympäristövaikutusten arviointimenettely lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakentamisessa .....	13
2.6 Lentopaikka-avustukset.....	14
2.7 Lentomenetelmät.....	15
2.8 Lentoliikenneoikeuksien rajoittaminen.....	17
2.9 Valtion ilmailun ja sotilasilmailun tehtävien toteuttamista varten ylläpidettävät, järjestettävät ja kehitettävät lennonvarmistuspalvelut.....	18
3 Tavoitteet .....	19
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	19
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	19
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	21
4.2.1 Yleistä esityksen vaikutuksista .....	21
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset .....	22
4.2.2.1 Vaikutukset julkiseen talouteen ja kansantalouteen.....	22
4.2.2.2 Vaikutukset yrityksiin .....	22
4.2.2.3 Vaikutukset kotitalouksien asemaan .....	23
4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	24
4.2.4 Vaikutukset lentoturvallisuuteen.....	25
4.2.5 Muut vaikutukset.....	26
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	27
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	27
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot .....	29
6 Lausuntopalaute.....	30
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	30
7.1 Laki ilmailulain (864/2014) muuttamisesta .....	30
7.2 Laki ilmailulain (1194/2009) 68 ja 69 §:n kumoamisesta.....	51
7.3 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	52
7.4 Laki sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 265 ja 307 §:n muuttamisesta ...	60
7.5 Laki rikoslain 23 luvun 1 §:n muuttamisesta .....	61
8 Lakia alemman asteinen sääntely .....	63
9 Voimaantulo .....	63
10 Toimeenpano ja seuranta .....	64
11 Suhde muihin esityksiin.....	64
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	65
LAKIEHDOTUKSET .....	72

ilmailulain (864/2014) muuttamisesta.....	72
ilmailulain (1194/2009) 68 ja 69 §:n kumoamisesta.....	83
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	84
sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 265 ja 307 §:n muuttamisesta.....	87
rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:n muuttamisesta.....	88
RINNAKKAISTEKSTIT .....	90
ilmailulain (864/2014) muuttamisesta.....	90
ilmailulain (1194/2009) 68 ja 69 §:n kumoamisesta.....	120
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	122
sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 265 ja 307 §:n muuttamisesta.....	130
rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:n muuttamisesta.....	132

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

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

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

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

Esityksen tavoitteena on edistää Marinin hallitusohjelman mukaista tavoitetta elinvoimaisesta Suomesta.

#### 1.2 Valmistelu

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

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

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella **X.X.–X.X.2021**. Lausuntoja on pyydetty niin siviili- kuin sotilasilmailun toimijoilta ja valvovilta viranomaisilta. Lausuntoja annettiin yhteensä **X** kappaletta ja niistä on laadittu lausuntotiivistelmä. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat saatavissa suomeksi osoitteessa ([linkki hankeikkunaan](#)).

## 2 Nykytila ja sen arviointi

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

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

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

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

### 2.1 Lentotoimintalupa

#### *Kansallisten ilma-alusten lentotoimintalupa*

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

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

Kansallisesti lentotoimintaluvasta on Suomessa säädetty vanhan ilmailulain (1194/2009) 68 ja 69 §:ssä. Säännökset on kumottu vuoden 2014 ilmailulailla (864/2014), lukuun ottamatta niitä siltä osin kuin ne koskevat kaupallista ilmakuljetusta ilmapallolla (ks. jakso **Virhe. Viiteen lähdetä ei löytynyt**). Kumoamisen syynä oli päällekkäisyys EU:n suoraan sovellettavien lentotoimintalupaa koskevien säännösten kanssa. Kansalliset säännökset lentotoimintaluvasta ovat voineet tulla vuoden 2009 ja 2014 ilmailulain soveltamisalojen nojalla sovellettavaksi vain siltä

osin, kuin Euroopan unionin asetuksesta tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta ei muuta johdu.

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

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

Turvallista lentotoimintaa kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla turvataan muun muassa sääntelemällä lentokelpoisuutta ja lentomiehistön pätevyyttä ilmailulailloilla ja liikenteen palveluista annetulla lailla sekä niiden nojalla annetuilla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Kaupallista toimintaa on mahdollista harjoittaa vain rajoitetusti kansallisilla ilma-aluksilla, joiden käyttöön liittyy vähäinen lentoturvallisuusriski. Toisaalta kaupallista toimintaa, joka ei kuuluisi lentoliikenneasetuksen soveltamisalaan, voitaisiin harjoittaa erityisesti kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla kevyillä ilma-aluksilla sekä ilma-aluksilla, joita koskeva kaupallinen toiminta on vanhan EASA-asetuksen aikana kuulunut EU:n siviili-ilmailun turvallisuussääntelyn piiriin. Kaupalliseen toimintaan, erityisesti matkustajien kuljettamiseen, liittyy tavanomaista harrastetoimintaa korostuneempi turvallisuusvaatimus ilmailutoiminnassa. Tällaista toimintaa ei koske tällä hetkellä kansallinen luvan- tai ilmoituksenvaraisuussäännös. Edellä kuvattujen seikkojen johdosta on tullut tarpeelliseksi arvioida, tulisiko kansallista ilmailusääntelyä kehittää siten, että kaupalliselta toiminnalta kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvalla ilma-aluksella edellytettäisiin viimesijaista lupaa tai ilmoitusta. Sen avulla varmistettaisiin lentotoimintalupaa vastaavalla tavalla, että toimintaa harjoittavalla olisi, siltä osin kun toiminta ei edellytä lentotoimintalupaa, liikennelupaa tai liikenteen palveluista annetun lain 127 §:n mukaista lentotyölupaa, riittävä pätevyys ja kyky käyttää ilma-aluksia turvallisesti harjoittamassaan toiminnassa.

#### *Vuoden 2009 ilmailulain lentotoimintalupa kaupalliseen ilmakuljetukseen ilmapallolla*

Vuoden 2014 ilmailulain (864/2014) 183 §:ssä säädetään vuoden 2009 ilmailulain (1194/2009) kumoamisesta sillä poikkeuksella, että laista jätetään voimaan lentotoimintalupaa ja sen myöntämistä koskevat 68 ja 69 §, siltä osin kuin ne koskevat kaupallista ilmakuljetusta ilmapallolla. Muutokseen johtaneiden esitöiden mukaan pykälät on tarkoitettu jätettäväksi voimaan siihen saakka, kunnes valmisteilla ollut EU-sääntely tämän toiminnan osalta tulee voimaan. Vuoden 2014 ilmailulakia säädettäessä EU-sääntelyn voimaantuloaika ei ole ollut tiedossa, joten säännökset on jätetty voimaan toistaiseksi. Muiden ilma-alusten osalta ilmakuljetuksen sääntely on siirtynyt liikenteen palveluista annettuun lakiin ja kansallisen lentotoimintaluvan vaatimus on kumottu EU-sääntelyn kanssa päällekkäisenä jaksossa 0 kuvatulla tavalla.

Sittemmin ilmakuljetuksista ilmapalloilla on tullut voimaan suoraan sovellettava komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/395 ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o 216/2008 mukaisesti (jäljempänä *komission asetus (EU) 2018/395*). Kansallista lainsäädäntöä voidaan noudattaa vain siltä osin, kun EU-sääntelystä tai Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista ei muuta johdu. Näin ollen, ja ottaen huomioon ilmailulain 183 §:n siirtymäsäännöksen tarkoitus, on arvioitava vuoden 2009 ilmailulain lentotoimintalupaa koskevien säännösten kumoamista EU-sääntelyn kanssa päällekkäisenä siltäkin osin, kun ne on ilmailulain 183 §:llä jätetty voimaan.

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

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

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

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

Komission asetusta (EU) 2018/395 ei sovelleta myöskään EASA-asetuksen liitteen 1 mukaisesti yhdelle tai kahdelle hengelle tarkoitettuihin ilmapalloihin, joiden suurin sallittu suunniteltu tilavuus on kuumailmapalloilla enintään 1 200 m<sup>3</sup> ja muuta nostekaasua käytettäessä enintään 400 m<sup>3</sup>. Suomessa ei tällä hetkellä tiedettävästi ole käytössä tällaisia ilmapalloja, mutta niihin voidaan tarvittaessa soveltaa komission asetusta kansalliset tarvittavat poikkeukset mahdollistaen, siten kuin lentotoiminnasta kuumailmapalloilla annetussa ilmailumääräyksessä OPS M2-10 määrätään. Poikkeuksien perusteella ei siten ole esteitä kansallisten kaupallista ilmakuljetusta ilmapallolla koskevien pykälien kumoamiselle.

Edellä esitetyn johdosta on arvioitava tarpeelliseksi kumota vuoden 2009 ilmailulaki siltäkin osin kuin se on vuoden 2014 ilmailulain 183 §:n nojalla jätetty voimaan. Kansallisesti ilmapal-  
lotoimintaa koskevia vaatimuksia on ollut ilmailulain lisäksi myös Liikenne- ja viestintäviras-



ton antamissa määräyksissä kuumailmapallolentäjän lupakirjasta ja kuumailmapallolennon-opettajan kelpuutuksesta. Kyseiset määräykset on annettu ilmailulain (1242/2005) 3 ja 45 §:n nojalla, joita vastaa nykyään liikenteen palveluista annetun lain 131 § koskien ilmailun henkilö lupien myöntämistä. Määräyksien ajantasaisuutta tulisi arvioida edellä mainitun komission asetuksen (EU) 2018/395 ja vuoden 2009 ilmailulain kumoamisen johdosta.

## 2.2 Lentokelpoisuuden tarkastaminen

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

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

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

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

Suurin osa ilmailulain 3 luvun soveltamisalaan kuuluville, niin sanotuille kansallisille ilma-aluksille lentokelpoisuustarkastuksia tekevästä organisaatioista ei saa tällä hetkellä itse myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia, vaikka ne tosiasiaassa toteuttavat lentokelpoisuustarkastukset. Tämä aiheuttaa Liikenne- ja viestintävirastolle turhaa hallinnollista taakkaa erityisesti

verrattuna EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluville raskaammille ilma-aluksille. Liikenne- ja viestintäviraston ei tarvitse myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluville ilma-aluksille. Tämän voivat tehdä lentokelpoisuustarkastuksen tekijät itsenäisesti EASA-sääntelyn nojalla. Näin ollen kun sama asiantuntija tarkastaa EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ilma-aluksen lentokelpoisuutta, käytössä on hallinnollisesti kevyempi menettely, kuin ilmailulain 3 luvun soveltamisalaan kuuluvan ilma-aluksen tarkastuksessa. Ottaen huomioon ilmailulain 3 luvun soveltamisalaan kuuluvilla ilma-aluksilla harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä lentokelpoisuustarkastuksien yhdenmukainen suorittaminen EASA-sääntelyn alaan kuuluvien ilma-alusten kanssa, olisi tarkoituksenmukaista, että vastaavasti kuin EASA-ilma-aluksille, lentokelpoisuustarkastuksen tekevä asiantuntija tai organisaatio voisi myöntää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen tarkastamalleen ilma-alukselle myös ilmailulain 3 luvun mukaisesti.

### 2.3 Miehitämätön ilmailu

#### *Miehitämättömän ilmailun EU-sääntely*

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

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

EASA-asetuksen 131 artiklan nojalla jäsenvaltioiden on säädettävä asetuksen ja sen nojalla annettujen säädösten rikkomiseen sovellettavista tehokkaista, oikeasuhtaisista ja varoittavista seuraamuksista. Suomessa ei ole kansallisesti säädetty seuraamuksista, joita sovellettaisiin EASA-asetuksen nojalla annetun miehitämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen vastaisesti harjoitettavaan toimintaan. Lisäksi liikenteen palveluista annetussa laissa on eräitä miehitämätöntä ilmailua koskevia kansallisia säännöksiä, joita ei ole saatettu voimaan. Näiden säännösten voimaansaattamisen tarpeellisuutta tulisi arvioida miehitämättömän ilmailun EU-sääntelystä johtuen sekä tarvittaessa kumota säännökset tarpeettomina. Lisäksi tulisi arvioida, onko ilmailulain kansallista ilma-alusta koskevien säännösten soveltamista EU-sääntelyn ulkopuolella olevaan valtioon miehitämättömään ilma-alukseen tarkennettava.

### *Miehittämättömän ilma-aluksen lennätysten havainnointikyvykkyyteen liittyvä toimivalta*

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

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

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

Miehittämättömien ilma-alusten havainnointikyvykkyyden erityisluonnetta ei nykyisessä ilmailulainsäädännössä ole tunnistettu erikseen, vaan miehittämättömän ilmailua käsitellään perinteisen ilmailun alaisuudessa. Voimassa olevan sääntelyn pohjalta on tulkinnanvaraista, mitä lennonjohto tai lentoaseman pitäjä on oikeutettu tekemään havaitakseen miehittämättömän ilma-

aluksen aiheuttamia häiriöitä sekä etenkin tunnistaakseen tai tavoittaakseen tällaisten häiriöiden ja uhkan aiheuttajia.

Lainsäädännöllisesti lentoaseman pitäjän ja ilmaliikennepalvelun tarjoajan havainnointikyvykkyyden rajat määrittyvät nykyisin sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 136 §:n perusteella. Kyseisen lain viestin ja välitystietojen luottamuksellisuutta koskevan pykälän 3 momentin mukaan muita kuin viestinnän osapuolen omia viestejä tai muuta kuin yleisesti vastaanotettavaksi tarkoitettua radioviestintää välitystietoineen saa käsitellä vain viestinnän osapuolen suostumuksella tai jos laissa niin säädetään. Miehitämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaukseen liittyvää radioviestintää koskien pykälän 5 momentin 1 kohdassa on kuitenkin säädetty määräaikaisesta poikkeuksesta, joka mahdollistaa sellaisen miehitämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaukseen liittyvän radioviestinnän tai sen välitystietojen käsittelyn, joka suoritetaan tilastollisesti automaattisen tietojenkäsittelyn avulla. Edelleen seuraavassa 6 momentissa säädetään siitä, että 5 momentissa tarkoitettua radioviestintää tai sen välitystietoja voidaan käsitellä vain, jos käsittelyssä tai käsittelyn tuloksesta ei voida tunnistaa yksittäistä luonnollista henkilöä. Muun muassa miehitämättömän ilma-aluksen kauko-ohjausta koskevan määräaikaisen 5 momentin voimassaolon jatkamista koskeva hallituksen esityksen luonnos on juuri ollut lausuntokierroksella. Lausuttavana olleessa luonnoksessa 136 §:n 5 momentin perusteluiksi esitetään yhtäpitävästi aiemmin voimassaolleiden vastaavien poikkeusten tavoin miehitämättömiin ilma-aluksiin liittyvän liiketoiminnan mahdollistaminen.

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

## 2.4 Melutodistus

Ilma-aluksen melutodistuksella tarkoitetaan ilma-alukselle myönnettävää todistusta, jonka avulla miehistö pystyy osoittamaan ilma-aluksen aiheuttaman melutason. Melutodistusta ei yleisesti edellytetä Suomessa ilma-alukselta sen käyttämiseksi ilmailuun, mutta melutodistusta voidaan edellyttää esimerkiksi ulkomaisille lentoasemille laskeutuvilta tai niiltä lähteviltä ilma-aluksilta kansallisiin normeihin perustuen. Joillakin lentoasemilla meluisasta koneesta on maksettava ylimääräistä melumaksua tai niille on asetettu toimintarajoituksia. Melutodistuksella ei itsessään sallita tai kielletä ilma-aluksen käyttöä ilmailuun, vaan todistuksen tarkoituksena on osoittaa luotettavasti ilma-aluksen aiheuttama melutaso. Kansallisesti ilma-aluksen melusta säädetään ilmailulain 44 §:ssä ja meluun liittyvistä toimintarajoituksista lentoasemilla säädetään ilmailulain 129 §:ssä. Melutodistusta ei kuitenkaan edellytetä.

Melutasot vaihtelevat ilma-alustyypeittäin. Suuret lentokoneet aiheuttavat eniten melua. Ilma-alusten aiheuttamaa melutasoa koskevat kansainväliset standardit ja suositukset sisältyvät kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen (SopS 11/1949) liitteeseen 16

(ICAO Annex 16). Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 kansainvälisten standardien ja suositusten nojalla ilma-aluksen rekisteröintivaltion tulisi myöntää tai vahvistaa tyydyttävään näyttöön perustuen todistus ilma-aluksen aiheuttamasta melutasosta. Lisäksi rekisteröintivaltion tulisi edellyttää myönnetyn melutodistuksen pitämistä mukana ilma-aluksessa sitä ilmailuun käytettäessä (ICAO Annex 16, nide I, osa 2, luku 1).

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

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

## **2.5 Ympäristövaikutusten arviointimenettely lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakentamisessa**

### *YVA-direktiivin täytäntöönpano*

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

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

Suomi on 24.3.2020 antamassaan vastauksessa ilmoittanut, että Manner-Suomi ja Ahvenanmaa tulevat täydentämään lainsäädäntöään YVA-direktiivin säännösten täytäntöönpanon täsmentä-

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

### *YVA-menettely ilmailulaissa*

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

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

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

## **2.6 Lentopaikka-avustukset**

Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt vuosittain noin miljoona euroa valtionavustusta Finavia Oyj:n lentoasemaverkoston ulkopuolisten lentopaikkojen kehittämiseen ja ylläpitoon. Kyseessä on harkinnanvarainen avustus. Viime vuosina momentilta on käytännössä myönnetty toimintatukea Lappeenrannan lentoasemalle, jolla oli maaliskuuhun 2019 asti komissiolle noti-

fioitu tukiohjelma. Lisäksi momentilta on myönnetty avustusta ei-taloudelliseen toimintaan Seinäjoen lentoasemalle ja Mikkelin lentoasemalle esimerkiksi lennonvarmistustoimintaan ja muuhun ilmailun turvallisuuteen liittyviin kustannuksiin.

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

Vuoden 2020 määrärahasta 2 miljoonaa euroa oli varattu yleisilmailulentoapaikkojen tukemiseen ja 900 000 euroa oli varattu alueellisten lentoasemien tukemiseen. Alueellisille lentoasemille tarkoitettu avustus oli suunnattu alueellisten lentoasemien ylläpitoon ja kehittämiseen, mikä osaltaan tukee alueellisia yhteyksiä ja alueellista saavutettavuutta. Hakemusten arvioinnin painopiste oli matkustaja- ja reittiliikenteen edistämisessä ja niitä tukevissa toimenpiteissä. Yleisilmailupaikoille tarkoitettu avustus oli suunnattu ensisijaisesti lentopaikkainvestointien tukemiseen. Arvioinnissa otettiin huomioon erityisesti edellä mainittu eduskunnan antama lausuma (EK 5/2018 vp – KAA 1/2017 vp) koskien toimenpiteitä Malmin lentokentän korvaavien lentopaikkatoimintojen turvaamiseksi.

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

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

## 2.7 Lentomenetelmät

### *Ilmatilan hallinnan EU-sääntely*

Ilmailiikenne- ja sääpalvelujen tarjoamista koskeva EU-sääntely perustuu unionin yhtenäistä ilmatilaa koskevaan sääntelyyn (*Single European Sky, SES*), joka koostuu useasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta.

Niiden nojalla komissio on antanut useita täytäntöönpanoasetuksia, kuten komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373 ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta (jäljempänä *ilmaliikenteen hallintaa koskeva täytäntöönpanoasetus*). Lennonvarmistuspalveluilla tarkoitetaan ilmaliikennepalvelua, viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja, lennonvarmistukseen tarkoitettuja sääpalveluja sekä ilmailutiedotuspalveluja. Ilmaliikenteen hallintaa koskevaa täytäntöönpanoasetusta on täydennetty komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2020/469 asetusten (EU) N:o 923/2012, (EU) N:o 139/2014 ja (EU) 2017/373 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja, ilmatilan rakenteiden suunnittelua ja tietojen laatua ja kiitotieturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 73/2010 kumoamisesta (jäljempänä *ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskeva täytäntöönpanoasetus*), joka tulee sovellettavaksi 27.1.2022.

### *Lentomenetelmät*

Ilmatila jaetaan valvottuun ja valvomattomaan ilmatilaan. Valvotussa ilmatilassa tarjotaan ilmaliikennepalvelua törmäysten välttämiseksi ilma-alusten kesken sekä ilma-alusten ja esteiden välillä, sekä ilmaliikennevirtojen sujuvuuden edistämiseksi ja ylläpitämiseksi. Valvomattomassa ilmatilassa puolestaan ei tarjota lennonjohtopalvelua. Myös lentopaikoista osa on valvottuja ja osa valvomattomia. Lentopaikalla tarkoitetaan määriteltyä aluetta (mukaan lukien kaikki rakennukset, laitteet ja varusteet), joka sijaitsee maassa tai vedessä taikka kiinteässä tai merellä olevassa kiinteässä tai kelluvassa rakennelmassa ja jota on tarkoitus käyttää kokonaan tai osittain ilma-alusten saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten. Valvotulla lentopaikalla tarkoitetaan lentopaikkaa, jolla annetaan lennonjohtopalvelua lähiliikenteelle riippumatta siitä, onko lentopaikalla lähialue eli valvottu ilmatila, joka ulottuu maanpinnalta tiettyyn ylärajaan asti. Lentoasemalla tarkoitetaan puolestaan lentopaikkaa, jossa lentotiedotuspalvelu, hälytyspalvelu, ilmaliikenteen neuvontapalvelu ja lennonjohtopalvelu on pysyvästi järjestetty. Muut lentopaikat ovat valvomattomia. Suomessa on noin 60 virallista valvomatonta lentopaikkaa eli kansankielellä korpikenttää tai pienlentokenttää. Tämän lisäksi on monia pelto kenttiä ja kevytlentopaikkoja.

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



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

Tammikuussa 2022 sovellettavaksi tulevan ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskevan täytäntöönpanoasetuksen myötä lentomenetelmäsuunnittelu edellyttää erillistä viranomaisen myöntämää hyväksyntätoimintaa. Liikenne- ja viestintävirasto tulee vastaamaan näiden hyväksyntätoimintojen myöntämisestä EASA-asetuksen nojalla. Liikenne- ja viestintävirasto tulee hoitamaan myös muita ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskevassa täytäntöönpanoasetuksessa säädettyjä tehtäviä. On mahdollista, että lentomenetelmäsuunnittelua tarjoavien toimijoiden määrä kasvaa, jolloin eri toimijoiden suunnittelemien menetelmien yhteentoimivuuden ja koordinoinnin tarve korostuu. Edellä kuvatut muutokset ovat kasvattaneet kiinnostusta lentomenetelmien suunnitteluun. Tällä hetkellä lähestymismenetelmien suunnittelusta on kiinnostunut Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n lisäksi ainakin yksi suomalaisyritys.

## **2.8 Lentoliikenneoikeuksien rajoittaminen**

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

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

Toisin kuin EU:ssa ja erällä sen lähialueilla, maailmanlaajuisesti lähtökohtana on, että kansainvälisen lentoliikenteen harjoittaminen edellyttää valtioiden välistä lentoliikennesopimusta tai erillistä viranomaisen lupaa. Suomella on voimassa oleva kahdenvälinen lentoliikennesopimus tai neuvotteluprosessi vireillä yli 60 valtion kanssa. Lisäksi Euroopan unioni ja sen jäsenvaltiot

ovat neuvotelleet yhdessä eräiden kolmansien maiden kanssa lentoliikennesopimukset. Lentoliikennesopimuksissa ei yleensä ole nimenomaisia artikloja lentoliikenteeseen puuttumisesta esimerkiksi tartuntataudin leviämisen tai terroristisen uhan torjumiseksi. Lentoliikennesopimuksissa keskitytään tyypillisesti kaupallisiin kysymyksiin. Lentoliikennesopimuksissa on kuitenkin tyypillisesti erilliset artikkelit velvollisuudesta neuvotella lentoliikennesopimuksen soveltamiseen liittyvistä kysymyksistä sekä erimielisyyksien ratkaisemisesta, joten sopimuksissa on luotu mekanismit sellaisten kysymysten käsittelyyn, joihin ei itse sopimusteksteistä löydy vastauksia.

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

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

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

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

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

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

Finavian lennonvarmistusliiketoiminta eriytettiin omaksi liiketoiminnakseen vuonna 2017. Uuden yhtiön nimeksi tuli Air Navigation Services Finland Oy, joka kuitenkin muutettiin 1.1.2021 Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ksi. Liiketoiminnan eriyttämisen jälkeen yhtiö on tuottanut Suomessa lentoreittipalvelun sekä lähi- ja lähestymislennonjohtopalvelut lentoasemille sekä vastannut lennonvarmistustekniikan palveluiden tuottamisesta. Lentoreittipalvelut sisältävät Suo-

men alueenjohtoon, ilmatilan hallinnan, lentopelastuksen sekä lentoliikennevirtojen säätelyyn. Liiketoimintakaupassa osa lennonvarmistuksessa käytettävistä laitteista ja järjestelmistä jäi kuitenkin Finavian omistukseen.

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

### **3 Tavoitteet**

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

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

Lentopaikkojen rakentamislupaa koskevan ehdotuksen osalta tavoitteena on saattaa ilmailulain säätely vastaamaan YVA-direktiivin asettamia edellytyksiä.

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

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

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

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

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

Lentopaikkojen ja muiden ilmailua palvelevien alueiden rakentamisen rakentamislupaprosessin säätely saatettaisiin vastaamaan YVA-direktiivin vaatimuksia sellaisten hankkeiden osalta,

joihin sovelletaan YVA-menettelyä. Muutokset koskevat muun muassa rakentamislupahakemuksista ja –päätöksestä tiedottamista, muutoksenhakumenettelyä sekä huomautuksien ja mielipiteiden esittämistä päätöksentekoprosessissa.

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

Kaupallisesta matkustajien kuljettamisesta kansallisen sääntelyn alaisella historiallisella ilma-aluksella, entisellä sotilasilma-aluksella tai niiden jäljitelmällä olisi jatkossa ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos toiminta ei edellytä muuta lupaa tai ilmoitusta. Vastaava toiminta näillä ilma-aluksilla on aiemmin kuulunut EASA-sääntelyn nojalla luvanvaraisuuden alaan.

Lentomenetelmiä koskevia vastuita täsmennettäisiin uuden EU-sääntelyn johdosta. Ehdotuksen mukaan lentomenetelmistä vastaisi hyväksyntätodistuksen saanut lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja, kun taas lentopaikan pitäjän vastuulla olisi varmistua, että lentopaikan lentomenetelmät on suunnitellut hyväksyntätodistuksen saanut lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja. Lentomenetelmien ja lentoesteiden yhteensovittamiseksi ilmaliikennepalvelun tarjoajan tulisi varata lentoesteestä lausuntoa antaessaan asianomaiselle lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajalle ja lentopaikan pitäjälle tilaisuus lausua esteen vaikutuksista lentomenetelmiin.

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

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

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

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

Ilmailulakiin, liikenteen palveluista annettuun lakiin ja sähköisen viestinnän palveluista annettuun lakiin ehdotetaan tehtäväksi eräitä lainsäädäntöteknisiä täsmennyksiä ja korjauksia. Ilma-voimien komentajan vastuuta kansainvälisestä sotilasilmailusta selvennettäisiin. Kansainvälisten suositusten ja standardien mukaisesti vaaditusta radiopuhelimenhoitajan kelpuutuksesta säädettäisiin laissa. Tarkastuslentäjän korvausvastuu tarkastuslennolla aiheutuneesta vahingosta

rajattaisiin enintään 100 000 euroon vahinkotapahtumaa kohti. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelujen järjestämisestä huolehtivan ilmaliikennepalvelun tarjoajan oikeutta saada tehtävän toteuttamiseksi välttämättömiä tietoja sekä virka- ja vahingonkorvausvastuuta täsmennettäisiin. Ilmailun henkilöluvan hakijan tai haltijan muutoksenhakuoikeutta koulutusorganisaation päätökseen yhdenmukaistettaisiin ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain välillä. Miehistökorttia koskeva säännös siirrettäisiin ilmailulaista liikenteen palveluista annettuun lakiin. Vuoden 2009 ilmailulaki (1194/2009) kumottaisiin siltä osin kuin se on vuoden 2014 ilmailulain siirtymäsäännöksellä jätetty voimaan EU-sääntelyn kanssa päällekkäisenä.

Miehittämätöntä ilmailua koskevan uuden EU-sääntelyn voimaantulon johdosta, sääntelyn valvomiseksi ja siihen liittyvien turvallisuustavoitteiden edistämiseksi säädettäisiin keskeisimpien veloitteiden sanktioista, jotka tulisivat sovellettavaksi silloin, jos miehittämätöntä ilmailua harjoitetaan siihen liittyviä EU-taustaisia turvallisuusvaatimuksia laiminlyöden. Rikkomuksena säädettäisiin miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttämisestä käyttäjän tai kauko-ohjajan pätevyys-, vähimmäisikä- tai rekisteröitymisvaatimuksen vastaisesti taikka toimintaa koskevan lupa- tai ilmoitusvelvollisuuden vastaisesti. Lentopaikan pitäjälle ja ilmaliikennepalvelun tarjoajalle säädettäisiin mahdollisuudesta käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen oikeudettoman ja lentokenttäympäristössä siviili-ilmailun turvallisuudelle vaaraa aiheuttavan lennättämisen välitystietoja. Lainsäädäntötekniisinä muutoksina täsmennettäisiin ilmailulain soveltumista valtion miehittämättömään ilmailuun ja kumottaisiin EU-sääntelyn kanssa päällekkäisiä säännöksiä liikenteen palveluista annetusta laista.

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

## **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

### **4.2.1 Yleistä esityksen vaikutuksista**

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

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

Merkittävimpiä taloudellisia vaikutuksia yrityksille aiheuttaisivat ilma-aluksen lähdön kieltämistä sekä lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittamista koskevat viranomaistoimivaltuudet, mikäli niitä jouduttaisiin käyttämään. Toimivaltuuksien käytön ennakoidaan kuitenkin olevan lähtökohtaisesti poikkeuksellista. Esityksellä olisi myönteisiä vaikutuksia siviili-ilmailun turvallisuudelle erityisesti viranomaisen toimivaltuuksien täsmentämisen sekä sääntelyn vastaiseen ilmoituksenvaraiseen toimintaan ja miehittämättömään ilma-alustoimintaan ehdotettavien puuttumiskeinojen vuoksi.

## 4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

### 4.2.2.1 Vaikutukset julkiseen talouteen ja kansantalouteen

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

Ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan vaikutuksia kuntatalouteen.

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

### 4.2.2.2 Vaikutukset yrityksiin

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämistä koskevalla ehdotuksella ei arvioida olevan merkittäviä yritysvaikutuksia. Tarkastustodistuksen myöntäminen lisää hieman tarkastusta toteuttavan yrityksen tai asiantuntijan työmäärää, koska heidän on tarkastuksen lisäksi myönnettävä lentokelpoisuuden tarkastustodistus. Toisaalta muutos vähentää tarkastajien työtä, koska erillistä suositusta Liikenne- ja viestintävirastolle todistuksen myöntämistä varten ei tarvitse tehdä. Kustannushyötyjä yrityksille voi aiheuttaa se, että menettely on jatkossa yhdenmuisempi kansallisten- ja EASA-sääntelyn alaan kuuluvien ilma-aluksien lentokelpoisuustarkastuksissa. Sääntelyn voimaantulosta aiheutuu yrityksille kertaluontoisia kustannuksia, kun Liikenne- ja viestintävirasto valtuuttaa lentokelpoisuustarkastajat ensimmäisen kerran. Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen lentomenetelmiä koskevalla 110 §:llä ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, sillä lentomenetelmiä koskeva sääntely tulee pitkälti EU-sääntelystä. Lentomenetelmien suunnittelu ja ylläpitäminen on liiketoimintaa, joka nykyisin Suomessa on ollut lähinnä Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n harjoittamaa. Jatkossa muutkin yritykset voivat olla kiinnostuneita suunnittelusta johtuen erityisesti huhtikuussa 2020 voimaantulleesta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksestä, joka sallii mittarilähestymiset myös valvomattomilla lentopaikoilla. Esitettävällä muutoksella varmistetaan kuitenkin yhteensovittaminen ja koordinointi eri lentomenetelmiä suunnittelevien palveluntarjoajien välillä asettamalla kuulemisvelvoite ilmaliikennepalvelun tarjoajalle, jolla on kattava kuva nykyisistä lentomenetelmistä. Lentopaikan pitäjien velvollisuus varmistaa, että lentomenetelmien suunnittelijalla on vaadittava EU-sääntelyn mukainen hyväksyntätodistus, on hyvin matalan kynnyksen vaatimus eikä aiheuta lentopaikan pitäjille juurikaan hallinnollista taakkaa tai lisäkustannuksia.

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

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetulla lentoliikenneoikeuksien rajoittamista koskevalla toimivaltuudella olisi olennaisia kustannusvaikutuksia yrityksille, jos viranomainen rajoittaisi toimivaltuuden nojalla lentoliikenneoikeuksien käyttöä sellaisella reitillä, jolla yritys harjoittaa lentoliikennettä. Kustannukset riippuisivat kullakin yksittäisellä reitillä harjoitettavan lentoliikenteen laadusta ja laajuudesta, eikä niistä ole tilanteiden moninaisuudesta johtuen mahdollista esittää tarkkaa etukäteisarviointia. Lentoliikenteen kansainvälisestä luonteesta johtuen lentoliikennesopimusten tai lentoliikenneasetuksen vastaiset taikka pitkäkestoiset rajoitustoimet voivat aiheuttaa lentoyhtiöihin kohdistuvia vastatoimia. Tällaisia negatiivisia vaikutuksia on pyritty rajoittamaan siten, että rajoitustoimien täytyisi olla lyhytaikaisia ja lentoliikenneasetuksen sekä kansainvälisten lentoliikennesopimusten mukaisia. Ei kuitenkaan voida poissulkea sitä, että myös ehdotettujen rajoitustoimien käyttö vaikuttaisi negatiivisesti lentoyhtiöihin. Toimivaltuuden käyttäminen olisi kuitenkin lähtökohtaisesti äärimmäisen harvinaista ja lyhytaikaista, minkä lisäksi lentoliikenneoikeuksien rajoittamisen perusteet olisivat täsmälliset ja tarkkarajaiset. Jos toimivaltuutta käytettäisiin, sillä tavoiteltaisiin poikkeuksellisesta tilanteesta muutoin yhteiskunnalle aiheutuvien haittojen ja kustannuksien rajaamista.

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

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

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetulla viimesijaisella ilmoitusvelvollisuudella kaupallisesta matkustajien kuljettamisesta erällä kansallisilla ilma-aluksilla olisi vähäinen yritysisiin kohdistuva hallinnollista taakkaa lisäävä vaikutus. Toimintaa, johon ilmoitusvelvollisuus kohdistuisi, ei tällä hetkellä juurikaan harjoiteta. Ilmoitusvelvollisuus on hallinnollisena menettelynä kevyempi kuin toiminnan luvanvaraisuus.

Tarkastuslentäjien korvausvastuun rajoittamista koskevalla ehdotuksella edistettäisiin tarkastuslentotoiminnan harjoittamista Suomessa. Lisäksi ehdotus helpottaisi toiminnan vakuuttamista, kun vastuu on rajattu. Ehdotuksen arvioidaan siten parantavan edellytyksiä tarjota tarkastuslentopalvelua. Rajoittamattomassa korvausvastuussa uhkana on, että halukkuus tarkastuslentäjän tehtävää kohtaa alenisi niin, ettei palvelua juurikaan olisi markkinoilla saatavilla. Tällä olisi merkittäviä haitallisia seuraamuksia ilmailutoimintaa harjoittaville organisaatioille.

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

Muilta osin ehdotuksilla ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia yrityksille.

#### 4.2.2.3 Vaikutukset kotitalouksien asemaan

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämistä koskeva ilmailulain ehdotus vähentäisi kansallisten ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastamiseen liittyviä kustannuksia. Lentokelpoisuuden tarkastamisesta suoritetaan maksu tällä hetkellä erikseen lentokelpoisuustarkastuksen

suorittajalle sekä tarkastustodistuksen myöntävälle viranomaiselle. Kun jatkossa lentokelpoisuustarkastuksen suorittaja voisi myöntää tarkastuksen yhteydessä tarkastustodistuksen, alentaisi tämä kansallisen ilma-aluksen lentokelpoisuuden tarkastuksesta aiheutuvia kustannuksia. Ilma-alukset, joita muutos koskisi, ovat valtaosin harrastekäytössä. Kustannushelpotus kohdistuisi siten pääasiassa ilmailua harrastaviin yksityishenkilöihin.

Melutodistuksen myöntämistä koskeva ilmailulain ehdotus helpottaisi ilmailun harrastotoimintaa, kun Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää tarvittaessa kansainvälisten standardien ja suositusten mukaisen melutodistuksen. Melutodistuksen hakemisesta aiheutuvista kustannuksista vastaisi melutodistuksen hakija.

Tarkastuslentäjien korvausvastuun rajoittamista koskevalla ehdotuksella alennettaisiin palvelun tuottamisesta aiheutuvia riskejä ja kustannuksia, mikä voisi alentaa tarkastuslennon suorittamisesta aiheutuvia kustannuksia ilmailuharrastajille.

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

Muilta osin ehdotuksilla ei arvioida olevan vaikutuksia kotitalouksille.

#### 4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

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

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetulla lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittamista koskevalla muutoksella selvennettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuutta ja niitä tilanteita, joissa toimivaltuuden käyttö olisi mahdollista. Liikenne- ja viestintäviraston toimivalan täsmentäminen ei itsessään lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston työkuormaa, mutta se selkeyttäisi viranomaisen toimivaltuutta tilanteessa, jossa lentoliikenneoikeuksien rajoittaminen olisi välttämätöntä. Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetulla viimesijaisella ilmoitusvelvollisuudella kaupallisesta matkustajien kuljettamisesta eräillä kansallisilla ilma-aluksilla olisi vähäinen Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää lisäävä vaikutus. Tehtävän ei katsota vaativan lisäresursseja.

Melutodistuksen myöntämistä koskeva ilmailulain ehdotus olisi Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävänä uusi. Liikenne- ja viestintävirasto on kuitenkin osana muita siviili-ilmailun turvallisuuteen liittyviä viranomaistehtäviä hoitanut jo nykyisin melutodistuksiin liittyviä asioita kansainvälisiin standardeihin ja suosituksiin perustuen. Toimivaltuudesta säätäminen laissa helpottaisi melutodistuksen myöntämistä. Tehtävän ei katsota vaativan lisäresursseja.



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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.2.4 Vaikutukset lentoturvallisuuteen

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

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

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

Lentomenetelmiä koskevalla ilmailulain 110 §:llä arvioidaan olevan välillisesti myönteisiä vaikutuksia lentoturvallisuuteen. Jatkossa lentomenetelmäsuunnittelua tarjoavilta toimijoilta edellytetään suoraan EU-sääntelyn nojalla hyväksyntätodistusta. Lisäksi ilmailulaissa määriteltäisiin lentomenetelmiä koskevat viimesijaiset vastuut: lentopaikan pitäjä vastaisi siitä, että lentopaikalla käytetty lentomenetelmä on hyväksyntätodistuksen saaneen lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan suunnittelema ja ilma-aluksen päällikkö vastaisi myös noudattavansa asettuja lentomenetelmiä. Lentoesteitä koskevalla ehdotetulla ilmailulain 158 §:n muutoksella parannettaisiin lentomenetelmätietojen huomiointia lentoestelupaprosessissa, mikä osaltaan välillisesti edistäisi lentoturvallisuutta. Lennonvarmistukseen käytettäviä laitteita ja järjestelmiä koskevalla ilmailulain 112 §:llä voidaan katsoa olevan jossain määrin myönteisiä vaikutuksia lentoturvallisuuteen, sillä muutoksella varmistetaan valtion- ja sotilasilmailun tarvitsemien lennonvarmistuslaitteiden ylläpitäminen ja kehittäminen asettamalla tämä velvoite myös lentoasemaverkkoyhtiölle, silloin kun se omistaa tai hallinnoi niitä.

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

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

#### 4.2.5 Muut vaikutukset

##### *Ympäristövaikutukset*

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

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

##### *Yhdenvertaisuus*

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettu täsmennys henkilöluvan hakijan tai haltijan oikeudesta vaatia oikaisua koulutustoimintaa harjoittavan lausuntoon tai päätökseen myös sil-

loin, kun koulutustoimintaa harjoitetaan ilmoituksenvaraisesti, parantaisi henkilöluvan hakijoiden ja haltijoiden keskinäistä yhdenvertaisuutta. Henkilöluvan hakijoiden ja haltijoiden muutoksenhakuoikeus koulutustoimintaa harjoittavan lausuntoihin tai päätöksiin olisi yhdenvertainen riippumatta siitä, harjoitetaanko koulutustoimintaa luvan- vai ilmoituksenvaraisesti.

## **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

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

#### *Kaupallisen lentotoiminnan ilmoitus*

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

Luvanvaraisuus turvaa ilmoituksenvaraisuutta korkeampaa turvallisuustasoa, sillä toiminnanharjoittajan on ennen toiminnan harjoittamista osoitettava, luvan toiminnalle saadakseen, että toiminta täyttää siltä edellytetyt turvallisuusvaatimukset. Luvan myöntävä viranomainen voi puuttua mahdollisiin turvallisuutta koskeviin puutteisiin lupaa haettaessa. Kaupallisen toiminnan yhteydessä on perinteisesti edellytetty lentotoimintalupaa, jolla asetetaan kaupallista toimintaa harjoittavalle organisaatiolle vaatimuksia sen turvaamiseksi, että organisaatio kykenee harjoittamaan toimintaa turvallisesti. Toisaalta luvanvaraisuus tarkoittaa merkittävämpää puutumista toiminnanharjoittajien vapauteen harjoittaa elinkeinotoimintaa kuin ehdotettu ilmoitusvelvollisuus. Luvanvarainen toiminta on lähtökohtaisesti kielletty ilman lupaa, kun ilmoituksenvarainen toiminta on lähtökohtaisesti sallittu, kunhan toiminnassa noudatetaan säädettyjä turvallisuusvaatimuksia. Luvanvaraisuuden perusteltavuus edellyttää siten korkeampaa toiminnasta aiheutuvaa turvallisuusriskiä, kuin ilmoituksenvaraisuus. Kansallinen vaatimus lentotoimintaluvasta on kumottu nykyistä ilmailulakia säädettäessä vuonna 2014 (ks. jaksot 2.1).

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

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

Matkustajien kuljettamiseen kaupallisesti ilma-aluksella liittyy korostetumpi vaatimus toiminnan turvallisuustasosta kuin harrasteilmailussa, minkä johdosta on tarpeen varmistaa viranomaiselle mahdollisuus kohdentaa tehostetusti valvontaa tällaiseen toimintaan. EASA-asetuksen uudistuksen yhteydessä kaupallinen toiminta eräillä ilma-aluksilla on siirtynyt kansallisen sääntelyn piiriin. Tästä syystä vaihtoehdolla, jossa nykytilaa ei muutettaisi, ei voitaisi saavuttaa ehdotuksen tavoitteita. Toisaalta vaihtoehto, jossa luvanvaraisuus koskisi kaikkia kansallisia ilma-aluksia, olisi hallinnollisesti raskas ottaen huomioon näillä ilma-aluksilla harjoitettavan toiminnan laadun ja laajuuden. Miehittämätöntä ilmailua koskien kansallinen lupaedellytys tai ilmoituksenvaraisuus voisi tulla sovellettavaksi vain EU-sääntelyn soveltamisalan ulkopuolella olevassa valtion miehittämättömässä ilmailussa. Tästä syystä luvan- tai ilmoituksenvaraisuutta ei ole harkittu tarpeelliseksi ulottaa toimintaan miehittämättömillä ilma-aluksilla.

#### *Lentokelpoisuuden tarkastaminen*

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

#### *Lentomenetelmät*

Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 110 §:ssä säädetään lentomenetelmistä. Siinä ehdotetaan lentopaikan pitäjille velvoitetta huolehtia, että lentomenetelmien suunnittelijalla on vaadittu hyväksyntätodistus. Kyseessä on kansallinen lisäys, sillä EU-sääntely asettaa vaatimuksia vain EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluville lentopaikoille. Nämä vaatimukset ovat korkeammat kuin kansallisesti kaikille lentopaikoille asetettava matalan kynnyksen velvoite. Valmistelussa on arvioitu kyseisen säännöksen tarvetta ja laajuutta harkiten, tulisiko kaikille lentopaikoille asettaa niin kutsutuilta EASA-kentiltä vaadittavat velvoitteet. Tämä on kuitenkin arvioitu liian työlääksi ja vaativaksi. Valmistelussa on ylipäättään arvioitu eri tahoja, joille vastuuta tulisi säätää kansallisesti tai EU-sääntelyä informatiivisesti toistaen. Valmistelussa on arvioitu, ettei ilmaliikennepalvelun tarjoajalle voida säätää voimassa olevan lain kaltaista vastuuta lentomenetelmistä, joka lähentelee yksinoikeutta, sillä se olisi EU-sääntelyn kanssa ristiriidassa, kun jatkossa lentomenetelmäpalvelujen tarjoajia voi olla useampia, jos niillä on hyväksyntätodistus. Valmistelussa on myös pyritty arvioimaan keinoja säilyttää lentomenetelmien suunnittelun nykyinen sujuvuus sekä yhteensovittaminen. Valmistelussa arvioitiin eräänlaisen koordinoituvuuden luomista esimerkiksi virastolle tai ilmaliikennepalvelun tarjoajalle, mutta todettiin tarkoituksenmukaisemmaksi ja EU-sääntelyn nojalla sopivimmaksi keinoksi ilmaliikennepalvelun tarjoajan kuuleminen.

Lisäksi lentomenetelmien osalta on arvioitu mahdollisuutta, että Norjan ja Islannin tavoin viranomaisen hyväksyisi lentomenetelmät, jolloin myös koordinointi ja yhteensovittaminen sekä eri toimijoiden kuuleminen tulisi hoidettua sitä kautta. Tätä ei kuitenkaan pidetä kannatettavana,

sillä se lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä ja monimutkaistaisi nykyistä sujuvaa lentomenetelmien määrittelyprosessia. Viranomaisen päätökset ovat hallintolain mukaisten muutoksenhakukeinojen kohteena. Myös EU-sääntelyn lähtökohtana on, että viranomaisen hyväksyy palveluntarjoajat myöntämällä niille hyväksyntätodistuksen, ei jokaista erillistä menetelmää.

#### *Miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointi*

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

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

## **5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot**

### *Lentomenetelmät ja lentoesteet*

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

Ranskassa ja Alankomaissa lentoesteluvan myöntävä kansallinen ilmailuviranomainen arvioi suunnitellun lentoesteen yhteensopivuutta käytössä olevien lentomenetelmien kanssa. Viranomainen arvioi suunnitellun lentoesteen vaikutusta lentomenetelmiin yhteistyössä lentopaikan pitäjän ja ilmaliikennepalvelun tarjoajan kanssa. Myös lentomenetelmäpalvelun tarjoajat voivat tarvittaessa analysoida lentoesteiden yhteensopivuutta lentomenetelmien kanssa.

Puolassa on tarkoitus ottaa käyttöön järjestelmä, jossa lentomenetelmäpalvelun tarjoaja osoittaa lentopaikan pitäjälle kriittiset alueet, joilta rekisteröidään kaikki vähintään 30 metriä korkeat lentoesteet. Lentopaikan pitäjän vastuulla olisi mitata ja valvoa lentoesteitä näillä alueilla. Lentopaikan pitäjän vastuulla olisi myös valvoa kriittisille alueille suunniteltujen uusien lentoesteiden vaikutusta lentomenetelmiin ja se voi myös myöntää lupia tilapäisten lentoesteiden, kuten nostureiden rakentamiseksi. Rakennustyömaiden osalta vaikutuksia lentomenetelmiin ei arvioidaisi etukäteen, vaan lentomenetelmiä muutettaisiin tarvittaessa.

Valmistelun yhteydessä suoritetussa selvityksessä ei tullut tietoon sellaisia kansallisia lentoesterekistereitä, jotka poikkeaisivat ilmailukäsikirjassa julkaistavista tiedoista. Ilmailukäsikirjassa

julkaistaan ICAO:n määräyksiin perustuen tietyt lentoesteet, mutta se ei ota huomioon esimerkiksi kauempana lentokentistä sijaitsevia esteitä, jotka eivät täytä ilmailukäsikirjassa julkaistavien lentoesteiden korkeuskriteerejä. Tällaisten esteiden osalta lentomenetelmäpalvelun tarjoaja järjestää yleensä tarvittavien tietojen hankkimisen. Lentomenetelmäpalvelun tarjoajien keräämää täydentävää tietoa ei julkaista ilmailukäsikirjassa ja sitä hyödynnetään vain lentomenetelmien suunnittelussa.

Esimerkiksi Romaniassa harkitaan kuitenkin ilmailukäsikirjaa yksityiskohtaisemman kansallisen rekisterin perustamista lentoesteistä ja –menetelmistä. Rekisteri olisi tarkoitus perustaa kansallisen ilmailuviranomaisen toimesta. Myös Puolassa aiotaan perustaa kansallinen rekisteri lentomenetelmistä uuden hyväksyntätodistuksen käyttöönoton myötä.

## **6 Lausuntopalaute**

## **7 Säännöskohtaiset perustelut**

### **7.1 Laki ilmailulain (864/2014) muuttamisesta**

**2 §. Määritelmät.** Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uudet 26-28 kohdat liittyen lentomenetelmiä koskevan ilmailulain 110 §:n muutosehdotuksiin. Lisäksi pykälän 16 ja 25 kohtiin ehdotetaan tehtäväksi lainsäädäntötekniisiä muutoksia. Uudet määritelmät ovat tarpeen 110 §:ään ehdotetun muutoksen johdosta.

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

Pykälän 25 kohtaan ehdotetaan tehtäväksi uusien 26–28 kohdan johdosta tekninen muutos. Kohdan lopussa oleva piste muutetaan puolipisteeksi, sillä kohta ei olisi luettelon viimeinen.

Uusi 26 kohdan määritelmä koskee lentomenetelmän käsitettä ja vastaa sitä, mitä asetusten (EU) N:o 923/2012, (EU) N:o 139/2014 ja (EU) 2017/373 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja

lennonvarmistuspalveluja, ilmatilan rakenteiden suunnittelua ja tietojen laatua ja kiitotieturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 73/2010 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/469 liitteen III 1 j kohdalla muutetussa 186 kohdan määritelmässä säädetään.

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

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

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

Uudessa 27 kohdassa määriteltäisiin, että ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskevalla täytäntöönpanoasetuksella tarkoitettaisiin asetusten (EU) N:o 923/2012, (EU) N:o 139/2014 ja (EU) 2017/373 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja, ilmatilan rakenteiden suunnittelua ja tietojen laatua ja kiitotieturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 73/2010 kumoamisesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2020/469.

Uudessa 28 kohdassa määriteltäisiin, että ilmaliikenteen hallintaa koskevalla täytäntöönpanoasetuksella tarkoitettaisiin ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/373.

**3 §. Toimivaltainen viranomainen.** Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jolla täsmennettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuutta myöntää EASA-asetuksen 71 artiklassa tarkoitettuja poikkeuksia Suomen kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena. Lisäksi pykälän 1 momentin johdantokappaleeseen lisättäisiin teknisenä muutoksena säännöksen selkeyttämiseksi nimenomainen maininta Liikenne- ja viestintäviraston roolista Suomen kansallisena ilmailuviranomaisena.

Ehdotukset ovat lainsäädäntöteknisiä ja vastaavat nykyisen tulkinnan mukaista oikeustilaa Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuuksista. Liikenne- ja viestintävirasto toimii voimassa olevan ilmailulain 3 §:n 1 momentin 5 kohdan nojalla EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto vastaa Suomessa useista siviili-ilmailun viranomaistehtävistä ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain nojalla. EASA-asetuksen 71 artiklassa säädetään jäsenvaltioiden mahdollisuudesta myöntää artiklassa säädetyissä olosuhteissa poikkeuksia EASA-asetuksella tai sen nojalla säädetyistä, EU:n suoraan sovellettavalla sääntelyllä harmonisoiduista siviili-ilmailun turvallisuutta koskevista vaatimuksista. Lisäyksellä selkeytettäisiin ilmailulakiin Liikenne- ja viestintävirastolle nimenomainen toimivalta teknisten poikkeuksien myöntämiseen. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi muista poikkeuksien myöntämiseen liittyvistä jäsenvaltion velvollisuuksista sen mukaan, mitä EASA-asetuksen 71 artiklassa säädetään. Suomen kansalliseen toimivaltaan kuuluvien ilma-alusten osalta Liikenne- ja viestintäviraston vastaavasta toimivallasta säädetään ilmailulain 9 §:ssä.

**6 §. Sotilasilmailu.** Pykälän 4 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että momentissa tarkennettaisiin Ilmavoimien komentajan vastuuta vieraan valtion sotilasilmailusta Suomessa. Ilmavoimien komentaja vastaisi edelleen lähtökohtaisesti sotilasilmailun toimeenpanosta ja turvallisuudesta Suomessa. Ilmavoimien komentaja vastaisi kansainvälisen, eli vieraan valtion Suomessa harjoittaman sotilasilmailun turvallisuudesta kuitenkin vain silloin, kun vieraan valtion sotilasilma-alus on Suomessa liittyen puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 2 §:ssä mainittuihin Puolustusvoimien tehtäviin tai Puolustusvoimien kutsumana.

Voimassa olevan ilmailulain 6 §:n 4 momentin nojalla Ilmavoimien komentaja vastaa sekä kansallisen että kansainvälisen sotilasilmailun turvallisuudesta Suomessa. Ilmailulaissa ei erotella kansallista ja kansainvälistä sotilasilmailua niiden vastuiden osalta, vaan lainkohdan perusteella Ilmavoimien komentaja vastaa sekä kotimaisen että kansainvälisen sotilasilmailun turvallisuudesta Suomen alueella. Sotilasilmailulla tarkoitetaan ilmailulain 2 §:n 1 momentin 11 kohdan mukaan sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettavaa ilmailua tai ilmailua sotilasilma-aluksella.

Ilmavoimien komentajan vastuuta kansainvälisestä sotilasilmailusta voidaan pitää perusteltuna niissä tapauksissa, joissa vieraan valtion sotilasilma-aluksen Suomeen tulo liittyy Puolustusvoimien lakisääteisten tehtävien toteuttamiseen. Näitä tehtäviä voivat olla esimerkiksi puolustusvoimista annetun lain 2 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu Suomen sotilaallinen puolustaminen ja siihen liittyvä kansainvälisen avun vastaanottaminen tai Suomen ilmatilan valvominen ja alueellisen koskemattomuuden turvaaminen. Ilmavoimien komentajan vastuuta kansainvälisestä sotilasilmailusta voidaan lisäksi pitää perusteltuna, kun vieraan valtion sotilasilma-alus on Suomessa puolustusvoimien kutsumana esimerkiksi ilmailunäytöksissä. Esimerkiksi Puolustusvoimien lakisääteisiin tehtäviin sisältyvän kansainvälisen harjoitustoiminnan yhteydessä voidaan varmistua siitä, että ulkomaiset joukot saavat tietoonsa Suomessa noudatettavat sotilasilmailua koskevat määräykset. Ilmavoimien komentajan vastuu alkaisi siitä hetkestä, kun vieraan valtion sotilasilma-alus saapuisi Suomen ilmatilaan, ja päättyisi vastaavasti ilmatilasta poistuttaessa.

Ilmavoimien komentajan vastuu kansainvälisestä sotilasilmailusta ei ole perusteltua harjoitustoiminnan ulkopuolella tai muutoin tilanteessa, jossa vieraan valtion sotilasilma-alus ei ole Suomessa Puolustusvoimien tehtäviin liittyen tai Puolustusvoimien kutsumana, kuten esimerkiksi silloin, kun ulkomainen sotilasilma-alus tekee niin sanottua kauttakulkua Suomen ilmatilan kautta. Edelleen Ilmavoimien komentajan vastuuta ei sovellettaisi toimintaan sellaisella vieraan valtion sotilasilma-aluksella, joka on Suomen ilmatilassa aluevalvontalain (755/2000) vastaisesti. Ilmavoimien komentajan vastuuta ei sovellettaisi myöskään sellaisissa tilanteissa, joissa



vieraan valtion sotilasilma-alus toimii Suomessa jonkun muun viranomaisen kuin Puolustusvoimien johtovastuulla, esimerkiksi osana meripelastustoimintaa tai tehtäessä diplomaattiseen yhteistyöhön liittyviä henkilö- tai tavarakuljetuksia Suomeen tai Suomesta vieraan valtion sotilasilma-aluksella. Vieraan valtion sotilasilma-aluksen saapuminen Suomeen edellyttää kuitenkin pääsääntöisesti Pääesikunnan antamaa lupaa aluevalvontalain 5 §:n mukaisesti. Lupamenettelystä säädetään aluevalvontalaissa ja aluevalvonnasta annetussa valtioneuvoston asetuksessa.

Ehdotuksella ei muutettaisi voimassa olevan ilmailulain mukaisia sotilasilmailun viranomaisvalvonnan lähtökohtia.

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

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

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

Miehittämättömään ilmailuun sovelletaan pääosin EASA-asetusta ja sen nojalla annettua miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetusta. Näin ollen miehittämättömään ilmailuun ei, siltä osin kuin toiminnasta on säädetty suoraan sovellettavalla täytäntöönpanoasetuksella, sovelleta ilmailulaissa ilma-aluksesta yleisesti säädettyä. Ilmailulain 2–4 ja 7 luvuissa säädetty on tarkoitettu sovellettavaksi ilmailussa miehitetyillä ilma-aluksilla.

EASA-asetusta ei kuitenkaan sovelleta valtion- ja sotilasilmailuun, ja näin ollen toiminta miehitetyillä ilma-alusjärjestelmillä osana valtion- tai sotilasilmailua kuuluu ilmailulain soveltamisalaan. Ilmailulaissa olisi tarpeen tämentää lainsäädäntöteknisistä syistä, ettei tällaiseen kansallisen sääntelyn alaan kuuluvaan miehittämättömään ilma-alusjärjestelmään tulisi soveltaa sellaisia kansallisia ilma-alusta koskevia säännöksiä, jotka on tarkoitettu sovellettavaksi miehitetyssä ilmailussa. Pykälän 2 momenttia vastaavasti poikkeus kattaisi ilmailulain 2–4 ja 7 luvut.

**10 §.** *Oikeus ilmailuun Suomen alueella.* Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi lakitekeminen tarkennus siitä, ettei Suomessa ilmailuun käytettävän ilma-aluksen kansalaisuus- ja siten rekisteröintivaatimus koske miehittämättömää valtion ilma-alusta. Tarkennus vastaa EASA-sääntelyn alaan kuuluvien miehittämättömien ilma-alusten rekisteröintivelvoitetta: miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen nojalla yksittäisiä miehittämättömiä ilma-aluksia ei pääsääntöisesti rekisteröidä. Valtion miehittämättömälle ilmailulle ei ole tarkoituksenmukaista asettaa tätä tiukempaa vaatimusta. Valtion miehittämättömän ilmailu ei kuulu EASA-asetuksen soveltamisalaan, joten ilmailulakiin olisi tarpeen tarkentaa nimenomaisesti, ettei valtion ilmailussa käytettävältä miehittämättömältä ilma-alukselta edellytetä rekisteröintiä. Miehitetyistä

ilma-aluksista vastaavan vaatimuksen ulkopuolelle on nykyisen 10 §:n nojalla rajattu 9 §:n 2 momentissa tarkoitetut ilma-alukset.

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

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lentokelpoisuuden tarkastamisesta silloin, kun lentokelpoisuustarkastajan toteuttamaa lentokelpoisuustarkastusta ei ole kohtuudella suoritettavissa. Tarkastusta ei olisi kohtuudella suoritettavissa esimerkiksi silloin, jos Suomessa ei olisi lainkaan lentokelpoisuustarkastajaa, joka kykenisi valtuutuksensa nojalla tarkastamaan ilma-aluksen lentokelpoisuuden. Mikäli lentokelpoisuustarkastajan suorittamaa lentokelpoisuustarkastusta ei olisi kohtuudella suoritettavissa, Liikenne- ja viestintävirasto voisi itse suorittamansa tarkastuksen perusteella myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen, jos ilma-alus täyttää tarkastushetkellä sille asetetut lentokelpoisuustodistuksen tai luvan ilmailuun myöntämisen vaatimukset taikka myöntää lentokelpoisuustodistuksen tai ilmailulain 38 § 2 momentissa tarkoitetun luvan ilmailuun. Säännös vastaisi voimassa olevan 40 §:n 2 momenttia lentokelpoisuustodistuksen ja 38 § 2 momentissa tarkoitetun luvan ilmailuun myöntämisestä Liikenne- ja viestintäviraston suorittaman tarkastuksen perusteella. Samalla säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston viimesijaisesta mahdollisuudesta myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistus.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lentokelpoisuustarkastajan valtuuttamisesta ja valvonnasta. Lentokelpoisuustarkastajaksi voitaisiin valtuuttaa ilmailulain 35 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio tai muu koti- tai ulkomainen asiantuntija, jolla on lentokelpoisuuden tarkastamiseksi tarpeellinen ammattitaito, työvälineet, työtilat, työmenetelmät ja ohjeet. Valtuutuksessa tulisi määritellä ilma-alukset, joiden lentokelpoisuustarkastuksia valtuutuksen nojalla voidaan tehdä. Lentokelpoisuustarkastajan valtuuttamiselle asetettavia vaatimuksia olisi sovellettava yhdenvertaisesti jokaiseen luonnolliseen henkilöön tai oikeushenkilöön, joka valtuutusta hakee. Valtuutus annettaisiin määräajaksi tai toistaiseksi.

Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot tekevät lentokelpoisuustarkastuksia voimassa olevan 40 §:n nojalla. Muutoksena nykytilaan olisi, että lentokelpoisuustarkastuksen suorittaja voisi Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävän suosituksen sijaan itse päättää lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämisestä tai uudistamisesta. Lentokelpoisuuden hallintaorganisaation lisäksi lentokelpoisuustarkastajaksi voitaisiin valtuuttaa myös sellainen koti- tai ulkomainen

asiantuntija, joka ei toimisi ilmailulain 35 §:ssä tarkoitettuna lentokelpoisuuden hallintaorganisaationa, mutta muutoin täyttäisi lentokelpoisuustarkastajaksi valtuuttamiselle asetetut vaatimukset ammattitaidosta, työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä ja ohjeista.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin lentokelpoisuustarkastajien valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi valtuuttamiensa lentokelpoisuustarkastajien tarkastustoimintaa. Lentokelpoisuustarkastajien valvontaan sovellettaisiin ilmailulain 14 luvussa säädettyjä hallinnollisia seuraamuksia organisaatiolle myönnetystä luvasta, johon valtuutus rinnastuisi.

Pykälän 5 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat tekniset määräykset lentokelpoisuustarkastajien valtuuttamisesta sekä lentokelpoisuustarkastajalta edellytettävästä ammattitaidosta, työvälineistä, työmenetelmistä ja ohjeista.

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

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta myöntää ilma-alukselle melutodistus. Melutodistus voitaisiin myöntää Suomessa rekisteröidylle ilma-alukselle. Suomessa rekisteröidyllä ilma-aluksella tarkoitettaisiin Suomessa liikenneasioiden rekisteriin tai sotilasilma-alusrekisteriin merkittyä ilma-alusta. Liikenne- ja viestintävirasto käsitelisi ja myöntäisi melutodistuksen hakemuksesta. Ilma-aluksen omistaja tai haltija harkitsisi, milloin ilma-aluksen aiheuttama melu on tarpeen osoittaa – ja milloin melutodistus on tarpeen hakea. Melutodistus myönnettäisiin vain hakemuksesta. Melutodistuksia ei myönnettäisi viran puolesta rekisteröidylle tai tulevaisuudessa rekisteröitävälle ilma-aluksille.

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

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

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

**47 §. Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit.** Pykälän 1 momentin 1 kohtaa ehdotetaan tarkennettavaksi niin, että myös huoltohenkilöstön lupakirjojen yhteyteen lisättäisiin maininta niihin liittyvistä kelpuutuksista. Ilma-alusten huoltohenkilöstön lupakirjoissa voi olla kelpuutuksia esimerkiksi tiettyyn ilma-alus- tai moottorityyppiin taikka ilma-alusten rullaamiseen eli siirtämiseen ajamalla lentopaikalla.

Lisäksi myönnettävien lupien luetteloon ehdotetaan lisättäväksi uutena 7 kohtana rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuus. Radiopuhelimenhoitajan kelpuus vaaditaan Kansainvälisen

televiestintäliiton (ITU) radiosäännöstön 37 artiklan mukaisesti kaikilta, jotka käyttävät ilma-aluksessa tai maassa olevaa ilmailuradioasemaa.

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

**79 a §.** *Rakentamislupahakemuksesta ja –päätöksestä tiedottaminen.* Pykälässä säädettäisiin lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamislupaa koskevan hakemuksen vireilletulosta tiedottamisesta silloin, kun hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain nojalla ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Säännöksellä täytettäisiin YVA-direktiivin 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan vaatimus lupahakemuksen ilmoittamisesta yleisölle.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi tiedotettava rakentamislupaa koskevan hakemuksen vireilletulosta hallintolain 62 a §:n tarkoittamalla julkisella kuulutuksella. Kuulutus ja kuulutettava asiakirja julkaistaisiin yleisessä tietoverkossa Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä tarpeen vaatiessa asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla Liikenne- ja viestintäviraston päättämällä tavalla. Kuulutus julkaistaisiin virallisessa lehdessä, jos sitä ei voitaisi tietoliikennehäiriöiden tai muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi julkaista verkkosivuilla. Kuulutus ja hakemusasiakirjat olisi pidettävä nähtävillä vähintään 30 päivän ajan.

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta varata niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, tilaisuus tehdä muistutuksia lupa-asian johdosta sekä velvollisuudesta varata muille tilaisuus ilmaista mielipiteensä hankkeesta. Tilaisuus on varattava ennen rakentamislupa-asian ratkaisemista vaihtoehtojen ollessa avoinna. Säännöksellä täytettäisiin YVA-direktiivin 6 artiklan 4 kohdan vastaava vaatimus.

Pykälän 4 momentti sisältäisi viittauksen tulevaan YVA-lain 29 a §:ään. Viittaus tulisi sovellettavaksi silloin, kun olisi kyse sellaisesta lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamislupaa koskevasta hankkeesta, jolla olisi todennäköisesti merkittäviä valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia ja hankkeeseen sovellettaisiin YVA-lain 5 luvussa tarkoitettua kansainvälistä kuulemistä. Tulevan YVA-lain 29 a §:n mukaan lupahakemus ja sen olennaisia osia koskevat käännökset toimitettaisiin toiselle Euroopan unionin jäsenvaltiolle, jos tämä olisi ilmoittanut osallistuvansa hankkeen YVA-menettelyyn. Lupahakemuksen olennaisia osia voidaan katsoa olevan ainakin ne osat, joiden perusteella toisen valtion viranomaiset ja ne, joiden oloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa, voivat tunnistaa sen, minkälaisia merkittäviä haitallisia rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia hankkeella voi olla ja miten valtion YVA-menettelyn

yhteydessä antamat kommentit on otettu huomioon. Säännöksellä varmistettaisiin, että lupaviranomainen toimittaisi lupahakemuksen ja käännökset ympäristöministeriölle, joka toimittaisi ne toiselle valtiolle kuulemista varten. Jäsenvaltion velvollisuudesta toista jäsenvaltiota kohtaan hankkeessa, jolla on todennäköisesti merkittäviä valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia, säädetään YVA-direktiivin 7 artiklassa. YVA-lain 38 §:n mukaan lain 29 a §:ssä tarkoitettujen käännösten käännskuluista vastaa hankkeesta vastaava.

**81 §. Rakentamisluvan myöntämisen edellytykset.** Pykälän 1 momenttia ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että laissa säädettäisiin nimenomaisesti mahdollisuudesta sisällyttää lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamislupaan hankkeen arvioitujen ympäristövaikutusten kannalta tarpeellisia ympäristöehtoja. Tarkennuksella selvennetään jäsenvaltiolle YVA-direktiivin 8 a artiklassa säädettyjen velvollisuuksien toteuttamista ilmailulain soveltamisalaan kuuluvissa hankkeissa.

**81 a §. Rakentamislupaa koskeva päätös ja seuranta.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamislupaa koskevan päätöksen sisällöstä silloin, kun hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain nojalla ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Päätöksen sisältöä koskevalla säännöksellä täytettäisiin YVA-direktiivin 8 a artiklan 1 kohdan b alakohdan vaatimus luvan myöntämistä koskevan päätöksen sisällöstä. Hallintopäätöksen sisällöllisistä vähimmäisvaatimuksista säädetään hallintolain 7 luvussa. YVA-lain 26 §:ssä säädetään perustellun päätelmän sisällyttämisestä lupapäätökseen sekä ympäristövaikutusten arvioinnin huomioimisesta luvassa. Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, rakentamisluvan myöntämistä koskevassa päätöksessä olisi selostettava mahdolliset päätökseen liitetyt ympäristöehdot sekä YVA-direktiivin 8 a artiklan 1 kohdan b alakohdan tarkoittamalla tavalla hankkeen ominaisuudet ja mahdolliset toimenpiteet merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi. Lisäksi luvassa tulisi kuvata Liikenne- ja viestintäviraston toimenpiteet ympäristövaikutusten ja edellä kuvattujen ominaisuuksien ja toimenpiteiden seuraamiseksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta seurata sellaisen lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamislupaa koskevan hankkeen, johon sovelletaan YVA-menettelyä, arvioitujen ja muiden vaikutusten toteutumista. Seuranta-velvollisuudesta säätämällä täsmennetään YVA-direktiivin 8 a artiklassa jäsenvaltiolle säädettyjen velvollisuuksien toteutumista ilmailulain soveltamisalaan kuuluvissa hankkeissa, kun hankkeisiin sovelletaan YVA-menettelyä. Liikenne- ja viestintävirasto määrittäisi tarpeelliset seurantatoimenpiteet osana lupa-asian käsittelyä sekä selostaisi kuvauksen seurantatoimenpiteistä rakentamislupaa koskevassa päätöksessä.

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

Liikenne- ja viestintäviraston olisi tiedotettava rakentamisluvan myöntämistä tai myöntämättä jättämistä koskevasta päätöksestä hallintolain 62 a §:n tarkoittamalla julkisella kuulutuksella. Kuulutus ja kuulutettava asiakirja julkaistaisiin yleisessä tietoverkossa Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä tarpeen vaatiessa asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla Liikenne- ja viestintäviraston päättämällä tavalla. Kuulutus julkaistaisiin virallisessa lehdessä, jos sitä ei voitaisi tietoliikennehäiriöiden tai muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi julkaista verkkosivuilla. Kuulutus sekä päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat olisi pidettävä nähtävillä vähintään 30 päivän ajan. Rakentamisluvan myöntämistä koskeva päätös olisi lisäksi annettava

tiedoksi kunnalle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle tie- ja ratasuunnitelmia vastaavalla tavalla.

Pykälän 2 momentti sisältäisi viittauksen tulevaan YVA-lain 29 a §:ään. Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta toimittaa rakentamislupaa koskeva päätös ja sen olennaisia osia koskevat käännökset ympäristöministeriölle toiselle valtiolle lähettämiseksi niissä hankkeissa, joilla on valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia, sovellettaisiin YVA-lain 29 a §:ssä säädettyä. Lupapäätöksen olennaisia osia voitaisiin katsoa olevan ainakin ne osat, joiden perusteella toisen valtion viranomaiset ja ne, joiden oloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa, voivat tunnistaa sen, miten arviointiselostus, perusteltu päätelmä ja kansainvälinen kuuleminen on otettu huomioon sekä sen, mitä toimia lupapäätös edellyttää tunnistettujen merkittävien haitallisten rajat ylittävien ympäristövaikutusten välttämiseksi, ehkäisemiseksi, rajoittamiseksi tai poistamiseksi. YVA-lain 29 a §:n lupapäätöksen toimittamista koskeva velvoite koskisi asiakirjojen toimittamista kaikkiin YVA-menettelyyn osallistuneisiin, myös Euroopan unionin ulkopuolisiin, valtioihin. YVA-lain 38 §:n mukaan lain 29 a §:ssä tarkoitettujen käännösten käännöskuluista vastaa hankkeesta vastaava.

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

Nykytilaa avustuksien myöntämisessä kuvataan jaksossa 2.6. Ehdotettu muutos toimivaltaisen viranomaisen tehtävien osalta liittyy vuoden 2010 päätökseen tehtävien ja norminannon siirrostä liikenne- ja viestintäministeriöstä hallinnonalan virastoille. Tehtävien siirto liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintävirastolle vahvistaisi ministeriön ja virastojen välisen työnjaon yleisperiaatetta, jonka mukaisesti ministeriö keskittyy strategiseen suunnitteluun ja ohjaukseen ja virastot keskittyvät operatiivisiin tehtäviin. Näihin operatiivisiin tehtäviin kuuluvat myös valtionavustusviranomaisen tehtävät. Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (2018/935) 2 §:n 1 momentin 11 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa valtiontuki- ja valtionavustustehtäviä.

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

**108 §.** *Ilmailuliikenne- ja sääpalvelun tarjoaminen.* Ilmailulain 108 §:ssä säädetään ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoamisesta ja kyseisten palveluntarjoajien nimeämisestä. Sääntely perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 550/2004 lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (jäljempänä *palveluntarjonta-asetus*), jonka 8 artiklassa säädetään ilmaliikennepalvelun tarjoajien nimeämisestä ja 9 artiklassa sääpalvelun tarjoajien nimeämisestä. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi lainsäädäntötekeminen muutos. Käsite ”säiliikennepalvelujen tarjoaja” korjattaisiin vastaamaan palveluntarjonta-asetuksessa ja myöhemmin samassa momentissa käytettyä käsitettä ”sääpalvelun tarjoaja”.

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

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

Näkölentosääntöjen mukaisesti suoritettava VFR-lento on suoritettava tietynlaisissa olosuhteissa, joissa näkyvyys on hyvä ja etäisyys pilvistä on riittävä. Mittarilentosääntöjen mukaisesti suoritettava IFR-lento puolestaan suoritetaan ilma-aluksella, jonka on oltava varustettu sellaisin mittarein ja suunnistuslaittein, jotka ovat lennettävällä reitillä tarpeen ja sovellettavan lentotoimintaa koskevan lainsäädännön mukaisia. Näistä vaatimuksista säädetään tarkemmin SERA-asetuksessa ((EU) 923/2012).

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

Esityksellä muutettaisiin ilmailulain 110 §:ää, sillä äskettäin on muutettu lentomenetelmiä koskevaa EU-sääntelyä. Jatkossa lentomenetelmäsunnittelupalvelujen tarjoajalta vaaditaan muun muassa tietynlainen hyväksyntätodistus ehdotetun 2 §:n 27 kohdassa tarkoitettujen ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskevan täytäntöönpanoasetuksen ja 28 kohdassa tarkoitettujen ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen nojalla. Keskeisimpien muutosten soveltaminen alkaa 27.1.2022.

Lentomenetelmien suunnittelua tarjoavia palveluntarjoajia voisi olla jatkossa useita, sillä lentomenetelmiä sekä valvottuun että valvomattomaan ilmatilaan voisi tarjota EU-asetuksissa säädetty ehdot täyttävä sekä toimiluvan saanut toimija. Pykälän nykyinen sanamuoto antaa virheellisesti kuvan yksinoikeudesta lentomenetelmien suunnitteluun, minkä johdosta pykälää muutettiin kokonaisuudessaan.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskevan täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklan 3 kohdan c alakohdan 8 ja 9 alakohdissa tarkoitetuista jäsenvaltion tehtävistä, jotka liittyvät ilmatilan rakenteiden suunnitteluun sekä lentomenetelmien ylläpitoon ja säännölliseen uudelleentarkasteluun.

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

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

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



Pykälän 2 momentin ensimmäisen virkkeen mukaan lentomenetelmistä vastaisi ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen mukaisen hyväksyntätodistuksen saanut lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja.

Ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen 6 artiklassa luetellaan palveluntarjoajat, joille on myönnettävä hyväksyntätodistus, ja näihin palveluntarjoajiin kuuluvat myös lentomenetelmäsuunnittelua tarjoavat palveluntarjoajat. Lentomenetelmäsuunnittelusta säädetään asetuksen liitteessä XI (osa ASD). Liite XI on ollut sisällöltään tyhjä, mutta ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskevan täytäntöönpanoasetuksen myötä liite XI saa sisällön koskien lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajille asetettuja erityisvaatimuksia. Ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskeva täytäntöönpanoasetus tulee sovellettavaksi 27.1.2022. Lentomenetelmäsuunnittelu edellyttää edellä kuvatusti vastaisuudessa erillistä toimivaltaisen viranomaisen myöntämää hyväksyntätodistusta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi hyväksyntätodistusten myöntämisestä.

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

Pykälän 2 momentin toisen virkkeen mukaan lentopaikan pitäjä vastaisi siitä, että lentopaikalla käytetty lentomenetelmä on hyväksyntätodistuksen saaneen lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan suunnittelema. Tämä velvollisuus koskisi kaikkia lentopaikkoja Suomessa.

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

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

suunnittelema. Säännös asettaisi lentopaikan pitäjän vastuuta koskevan vähimmäistason, minkä lisäksi EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvilla lentopaikoilla noudatettaisiin komission asetuksen (EU) 139/2014 mukaisia velvollisuuksia.

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

Pykälän 3 momentin mukaan lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan on lentomenetelmää suunnitellessaan tai uudelleen tarkastellessaan kuultava asianomaista ilmaliikennepalvelun tarjoajaa. Kuulemisvelvoitteella pyritään siihen, että lentomenetelmäsuunnittelussa huomioitaisiin olemassa olevat lentomenetelmät, jotka voimassa olevan lain nojalla ovat ilmaliikennepalveluntarjoajan vastuulla ja käytännössä siviili-ilmailun osalta nykyisin täysin ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi nimetyn Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n suunnittelema. Lisäksi kuulemisvelvollisuudella edistetään lentomenetelmien yhteensovittamista sotilasilmailun käyttämien lentomenetelmien kanssa, sillä Fintraffic Lennonvarmistus Oy tuottaa ostopalveluna Puolustusvoimille lentoasemien mittarilähestymismenetelmiä ja -karttoja. Lisäksi Ilmavoimat suunnittelevat ja tuottavat itsenäisesti mittarilähestymismenetelmiä ja -karttoja varalaskupaikoille. Lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajalta vaadittavaa hyväksyntätodistusta koskeva sääntely ei velvoita sotilasilmailun toimijoita, eikä sotilasilmailun lentomenetelmiä koskevaa ilmailulain 7 §:n 16 kohtaa ole tarpeen muuttaa. Lentosäännöt perustuvat ICAO:n neuvoston hyväksymään standardiin (niin sanottu Annex 2). ICAO:n lentosäännöt on EU-valtioissa pantu täytäntöön vuonna 2012 komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 923/2012 yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta (jäljempänä *SERA-lentosäännöt*). SERA-lentosäännöt on annettu yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (SES) käsittelevään asetuspakettiin kuuluvan Euroopan parlamentin ja neuvoston ilmatilasetuksen ((EY) N:o 551/2004) nojalla. SERA-lentosääntöjen 1 artiklassa kuvataan tavoitteeksi vahvistaa yhteiset lentosäännöt sekä lennonvarmistuspalvelua ja -menetelmiä koskevat operatiiviset säännökset, joita sovelletaan ilmatila-asetuksen soveltamisalaan kuuluvaan yleiseen ilmaliikenteeseen. Yleinen ilmaliikenne on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston niin kutsutussa SES-puiteasetuksessa ((EY) N:o 549/2004) siten, että yleisellä ilmaliikenteellä tarkoitetaan siviili-ilma-alusten ja valtion ilma-alusten (kuten sotilas-, tulli- ja poliisikäytössä olevien ilma-alusten) toimintaa, kun kyseinen toiminta toteutetaan ICAO:n menettelyjen mukaisesti. Käytännössä tämä tarkoittaa, että valtionilmailuun ja sotilasilmailuun sovelletaan muun muassa SERA:n sääntelyä silloin, kun se toimii ICAO-sääntöjen puitteissa. Lisäksi on huomioitava, että Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 4 artiklan mukaan kansallinen turvallisuus on jäsenmaiden yksinomaisessa toimivallassa.

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

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan myös lentoasemaverkosta ja -maksuista annetun lain (2011/210, jatkossa *lentoasemaverkkolaki*) 3 §:n 3 momentissa tarkoitettu

lentoasemaverkkoyhtiö velvoitettaisiin huolehtimaan omistamiensa tai hallinnoimiensa lennonvarmistuksessa tarvittavien laitteiden ja järjestelmien ylläpitämisestä ja kehittämisestä siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten yhteistyössä ilmaliikennepalvelun tarjoajan kanssa.

Lentoasemaverkkolain 3 §:n 3 momentin mukaan lentoasemaverkkoyhtiöllä tarkoitetaan sellaista valtion kokonaan omistamaa osakeyhtiötä, joka toimii lentoaseman pitäjänä ja jonka tehtävänä on huolehtia tässä laissa tarkoitetusta lentoasemaverkosta. Käytännössä määritelmä tarkoittaa nykyisin Finavia Oyj:ta, joka on Suomen valtion kokonaan omistama julkinen osakeyhtiö eli valtionyhtiö, joka ylläpitää ja kehittää omistamiensa 21 lentoasemaa. Lentoasemien ja lennonvarmistuspalveluiden tarjoamisen historia Suomessa on moninainen. Alun perin ne olivat valtion viraston tehtäviä. Kansainvälisen yksityistämiskehityksen myötä myös Suomen ilmailuhallinnon rahoitus haluttiin erottaa valtion budjetista ja Ilmailuhallitus muuttui liikelaitokseksi vuonna 1991. Ilmailulaitos otti käyttöön uuden nimen Finavia vuonna 2006 ja sen rooli liiketoimintaa harjoittavana organisaationa korostui entisestään. Finavia Oyj perustettiin 1.1.2010, kun Ilmailulaitoksen liiketoiminnot siirrettiin kokonaan valtion omistamalle yhtiölle. Uusin merkittävä muutos tapahtui 1.4.2017, kun lennonvarmistus- ja lennonjohtopalvelut eriytettiin omaksi yhtiökseen, Air Navigation Services Finland Oy:ksi, joka vaihtoi nimensä Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ksi 31.12.2020. Tuolloin lentoasemaverkkoyhtiö Finavia Oyj:n tehtäväksi jäi lentoasemien ylläpitäminen ja kehittäminen. Yhtiöjärjestelyissä lennonvarmistukseen käytettäviä laitteita jäi kuitenkin Finavia Oyj:n, joka ei ole ilmaliikennepalvelun tarjoaja, omistukseen. Fintraffic Lennonvarmistus Oy vuokraa näitä laitteita ja niihin liittyviä tiloja Finavia Oyj:lta lennonvarmistuksen järjestämiseksi.

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

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

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

**137 a §. Tarkastuslentäjän vahingonkorvausvastuu.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tarkastuslentäjien vahingonkorvausvastuun rajoittamisesta tarkastuslennolla aiheutuneiden vahinkojen osalta. Korvausvastuun rajoitusta ei sovellettaisi silloin, kun vahinko on aiheutettu tahallaan

tai törkeästä huolimattomuudesta. Pykälän tarkoituksena on turvata tarkastuslentotoiminnan jatkuminen ja helpottaa toiminnan vakuuttamista.

Tarkastuslentäjien rooli on komission siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämistä koskevan asetuksen ((EU) N:o 1178/2011, jäljempänä *lentomiehistöasetus*) myötä muuttunut siten, että toiminta ei ole enää viranomaisen valtuuttaman viranomaistehtävän suorittamista, vaan itsenäistä ammatinharjoittamista. Tämän seurauksena tarkastuslentäjiin ei enää sovelleta julkisyhteisön korvausvastuusäännöksiä, vaan tarkastuslennolla aiheutuneet vahingot voivat tulla kokonaisuudessaan tarkastuslentäjien itsensä korvattaviksi.

Tarkastuslentotoimintaan liittyvät vahinkoriskit ovat toiminnan luonteesta johtuen suuria suhteessa tarkastuslentäjän palkkioon. Tarkastuslennolla mitataan hakijan taitoja, mukaan lukien kyky toimia poikkeuksellisissa tilanteissa. Tarkastuslennolla riski vahingon syntymiseen on siis korkeampi kuin tavanomaisessa lentotoiminnassa. Myös potentiaaliset henkilö- ja omaisuusvahingot ovat merkittäviä, eli aiheutuneet vahingot voivat olla suuria. Koska lentomiehistöasetuksen myötä tarkastuslentäjien rooli on muuttunut siten, ettei kyse ole toiminnasta, johon sovelletaan julkisyhteisön korvausvastuusäännöksiä, on tarkastuslentotoiminnan turvaamiseksi tarpeen säätää tarkastuslentäjien vahingonkorvausvastuun kohtuullisesta rajoittamisesta tarkastuslennolla aiheutuneiden vahinkojen osalta. Ilmailussa syntyneen vahingon korvaamisesta ja ilmauksen vakuuttamisesta säädetään ilmailulain 13 luvussa.

Pykälän 2 momentin mukaan tarkastuslennolla tapahtuneiden vahinkojen korvaamiseen sovellettaisiin muilta osin 136 §:n säännöksiä.

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

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

**146 §.** *Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi ehdotetussa 40 §:ssä tarkoitettu Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama lentokelpoisuustarkastaja. Lentokelpoisuustarkastajien valvontaan sovellettaisiin ehdotetun 40 §:n nojalla ilmailulain 14 luvussa säädettyjä hallinnollisia seuraamuksia organisaatiolle myönnetystä luvasta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi valtuuttamiensa lentokelpoisuustarkastajien valvonnassa ryhtyä tarvittaessa valtuutuksen osalta 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin.

**150 §.** *Lentotoimintaluvan, lentoluvan tai liikennöintiluvan raukeaminen.* Pykälä kumottaisiin lainsäädäntöteknisistä syistä tarpeettomana ja voimassa olevan sääntelyn kanssa päällekkäisenä. Liikenteen palveluista annetun lain II-vaiheessa (HE 145/2017 vp) siirrettiin luvanvaraista lentotoimintaa koskevaa sääntelyä ilmailulaista liikenteen palveluista annettuun lakiin. Liikenteen

palveluista annetussa laissa säädetään näiden lupien raukeamisesta. Lentotoimintalupaa koskevat vuoden 2009 ilmailulain 68 ja 69 § on pääosin kumottu nykyistä ilmailulakia säädettyäessä ja ehdotetaan tällä esityksellä kumottavaksi siltä osin, kuin ne ovat voimassa. Lentotoimintaluvasta säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa säädöksissä.

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

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

**153 §. Viranomaisen tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus.** Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 7 momentti etsintä- ja pelastuspalvelusta huolehtivan ilmaliikennepalvelun tarjoajan tiedonsaantioikeudesta.

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

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

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

voida pitää hyvänä ratkaisuna ottaen huomioon, että etsintä- ja pelastustehtävät ovat aikakriittisiä.

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

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

**158 §. Lentoesteet.** Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 7 momentti asianomaisen lentomenetelmäsunnittelupalvelun tarjoajan ja lentopaikan pitäjän kuulemisesta lentoesteestä annettavan ilmaliikennepalvelun tarjoajan lausunnon yhteydessä. Asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan lausunnossa arvioidaan muun muassa haettavan esteen vaikutuksia olemassa oleviin lentomenetelmiin. Edellä 110 §:ään kuvatus muutoksen syiden johdosta lentoesteellä voi olla vaikutuksia sellaiseen lentomenetelmään, joka ei ole asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan tiedossa. Tällaisten vaikutusten tai tietojen selvittämiseksi osana lentoesteprosessia asianomaiselle ilmaliikennepalvelun tarjoajalle säädettäisiin velvollisuus varata lausuntoa antaessaan lentomenetelmäsunnittelupalvelun tarjoajille ja lentopaikan pitäjille tilaisuus tulla kuulluksi. Asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan olisi esitettävä edelleen samaansa tiedot lausunnossaan Liikenne- ja viestintävirastolle.

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

Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuudesta olisi asianmukaista säätää selväsanaisesti ilmailulain 166 §:ssä. Aiheellinen epäily EU-perusteisesta ilmailun turvaamiseen liittyvän lähdön

edellytyksen puuttumisesta oikeuttaisi Liikenne- ja viestintäviraston viime kädessä puuttumaan ilma-aluksen lähtöön. Lennon estämistoimenpiteellä olisi merkittävä vaikutus ilmailun sujuvuuteen ja tarkoitus olisi, ettei viranomainen käyttäisi sitä muissa kuin sellaisissa tapauksissa, joissa lähdön edellytyksien puuttumisesta on käsillä perusteltu epäily.

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

Lentoaseman pitäjälle, kuten lentoasemaverkoston puitteissa toimivalle Finavia Oyj:lle, ehdotettu toimivaltuus perustuisi sille säädettyihin turvallisuustehtäviin. Turvallisuustehtävistä toimivaltuus liittyisi erityisesti ilmailulain 99 §:ssä säädettyjen ilmailun ulkoista uhkaa vastaan turvaamista koskevien toimenpiteiden täytäntöönpanoon. Ilmaliikennepalvelun tarjoaja puolestaan voisi hyödyntää ehdotettua toimivaltuutta sille säädettyjen tehtävien mukaisesti ennen muuta lentoturvallisuuden varmistamiseksi.

Toimivaltuuden johdosta edellä mainitut tahot voisivat paikantaa miehittämättömän ilma-aluksen ohjaimen tai ohjaajan silloin, kun alusta ohjataan kauko-ohjauslaitteella, ja pyytää poliisia puuttumaan oikeudettomaan lennättämiseen sen aiheuttamaan uhkaan varautumiseksi ja torjumiseksi.

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

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

Säännöksessä tarkoitettulla radiosignaalin käsittelyllä viitataan muun muassa radiosignaalin salauksen purkamiseen tai signaalin havainnoimiseen useammasta pisteestä miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän sijainnin määrittämiseksi. Kauko-ohjaussignaalin muu kuin sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 136 §:n mukainen tilastollinen käsittely edellyttää lakiin kirjattua toimivaltuutta, koska viestintä on luonteeltaan yksityistä. Esitetystä säännöksessä käytetty sanamuoto "lennätysten liittyvä radioviestintä" on tarkoituksellisesti laajempi kuin

pelkkä kauko-ohjaukseen liittyvä viestintä, jotta toimivaltuus kattaisi myös etätunnistusjärjestelmän puitteissa miehittämättömän ilma-aluksen itsensä lähettämän, yleisesti vastaanotettavissa olevan tunnistussignaalin. Toimivaltuuden haltija voisi näiltä osin hyödyntää yleisesti saatavilla olevia sovelluksia tehokkaampia havainnointivälineitä, ja mahdollisesti yhdistää erilaisia signaalihavainnointia yleisesti saatavilla olevaa yksilöintitietoja monipuolisemmaksi tilannekuvaksi. Havainnointitoimivaltuuden kohteena oleva viestintä rajattaisiin verrattain yleiseksi myös siksi, että toimivaltuuden tulisi tavoittaa myös tarkoituksellisesti havainnointia välttämään tarkoitettu, esimerkiksi terroristisessa tarkoituksessa tapahtuva lennätys. Näissä tapauksissa miehittämätön ilma-alus ei lähettäisi yleisesti saatavilla olevaa signaalia, tai se saatettaisiin lähettää esimerkiksi sijaintitiedon osalta väärennetyinä, jolloin luotettava tilannekuva edellyttäisi eri lähteistä saatujen tietojen yhdistämistä.

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

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

**170 §. Toimintakyvyn heikkeneminen.** Pykälään tehtäisiin lainsäädäntötekniisiä täsmennyksiä säännöksen selkeyttämiseksi ja soveltamisessa ilmenneen tulkinnanvaraisuuden täsmentämiseksi. Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin tarkennus 1 momentissa tarkoitettua tehtävän alkamisesta työvuoron alkaessa ja päättymisestä työvuoron päättyessä, jos tehtävää suorittavalla on työvuorot ja hän suorittaa tehtävää ammattia harjoittaessaan. Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jossa säädettäisiin sellaisista tehtävistä, joissa toimiminen vaikuttaa lentoturvallisuuteen niin olennaisesti, että tehtäviä suorittavat henkilöt on vähintään luettava 1 momentissa tarkoitettua tehtävää suorittaviksi. Nykyinen 4 momentti siirtyisi uudeksi 5 momentiksi ja nykyinen 5 momentti uudeksi 6 momentiksi. Lisäksi näiden momenttien viittaus pykälän 1–3 kohtaan päivitetäisiin kattamaan myös uusi 4 kohta. Muutoksien tarkoituksena on täsmentää voimassa olevaa oikeustilaa ja tarkentaa säännöksen nykyistä sisältöä.

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

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi viittaus ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun hoitamisesta koskevaan 121 §:ään. Lain 121 §:ssä tarkoitettua etsintä- ja pelastuspalvelusta huolehtimista on pidetty perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna julkisena hallintotehtävänä. Kun kysymys on julkisen



hallintotehtävän suorittamisesta, on tehtävää suorittamaan nimetyn yksityisen virka- ja vahingonkorvausvastuusta säädettävä lailla säädetyn tehtävän asianmukaisen toteuttamisen turvaamiseksi. Muutosehdotus liittyy 153 §:ään ehdotettuun muutokseen, jossa säädettäisiin etsintä- ja pelastuspalvelusta huolehtivan ilmailukennepalvelun tarjoajalle tiedonsaantioikeuksista.

**178 §. Ilmailurikkomus.** Pykälän 1, 8–10, 15 ja 21 kohtaan esitetään lainsäädäntötekniisiä korjauksia, jotta mainitut kohdat vastaavat paremmin muun muassa rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen ja sitä koskevan oikeuskäytännön rikkomussäännökselle asettamiin tarkkarajaisuus- ja täsmällisyysvaatimuksiin.

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

Pykälän 8 kohtaa ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että siinä viitattaisiin 44 §:n nojalla annettujen määräyksien lisäksi myös 44 §:ssä ilma-aluksen melulle ja päästöille säädettyihin vaatimuksiin. Ilmailulain 44 §:n 1 momentissa säädetään näistä vaatimuksista: momentin nojalla moottorikäyttöisen ilma-aluksen on oltava niin suunniteltu, valmistettu, varustettu ja huollettu, ettei sen melusta ja muista päästöistä aiheudu ympäristölle vahinkoa tai merkittävää haittaa. Ilmailulain 44 §:n 2 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkemmat melua ja muita päästöjä koskevat tekniset määräykset, jotka perustuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin. Sellaisen ilma-aluksen käyttö, joka ei täyttäisi ilma-aluksen melulle ja päästöille 44 §:n 1 momentissa säädettyjä tai 44 §:n 2 momentin nojalla määrättyjä vaatimuksia, olisi ilmailurikkomuksena rangaistavaa, jollei muualla laissa olisi säädetty ankarampaa rangaistusta. Ilmailulain 44 §:ssä säädetyt vaatimukset konkretisoituvat erityisesti sen nojalla annetuissa määräyksissä, joiden vastaisen ilma-aluksen käyttö on ilmailurikkomuksena sanktioitu voimassa olevan 8 kohdan nojalla, joten kysymys olisi pääasiassa vain teonkuvauksen tarkennuksesta.

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

Pykälän 10 kohtaa ehdotetaan täsmennettäväksi. Viimeaikaisessa oikeuskäytännössä on korostettu rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen merkitystä niin sanottujen blankorangaistusmääräysten osalta. Blankorangaistusmääräyksessä on kysymys laintasoisesta rangaistusmääräyksestä, joka saa varsinaisen sisältönsä lakia alemman asteisesta säännöksestä. Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate edellyttää, että laintasoisessa rangaistussäännöksessä pitää olla tarpeeksi selvä ja katkeamaton valtuutusketju itse kielletyn toiminnan kuvaavaan alemman asteiseen säännökseen. Korkein oikeus on muun muassa tuomioissaan KKO 2021:4 ja KKO 2015:22 korostanut edellä kuvattua rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen vaatimusta. Ilmailulain 178 §:n rangaistussäännöstä ja kyseisen pykälän 10 kohdasta lähtevää viittausketjua olisi edellä kuvatuista syistä tarpeen selventää siten, että 10 kohtaan lisättäisiin täsmennys, jonka mukaan ilmailurikkomuksesta voidaan tuomita myös 57 §:n nojalla annetussa määräyksessä asetetun velvollisuuden rikkomisesta. Tämä lisäys tarkentaa rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen edellyttämää

viittausketjua ilmailulaista sen perusteella annettuihin alemman asteisiin säännöksiin. Teonkuvauksen asiallista sisältöä ei olisi tarkoitus muuttaa siitä, kuinka sitä on voimassa olevan lain nojalla tulkittu.

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

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

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

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

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 6 kohta, jonka mukaan henkilöluvan hakija tai haltija saisi vaatia oikaisua 114 §:ssä tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaation tai 43 §:ssä tarkoitettua huoltohenkilöstön koulutusorganisaation antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen. Muutoksella pyritään varmistamaan ilmailualan eri henkilöstöryhmien sekä ilmailun ammatteihin opiskelevien yhdenvertainen kohtelu.

Lennonvarmistushenkilöstön ja huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioista säädetään ilmailulaissa ja lentomiestien koulutusorganisaatioista liikenteen palveluista annetussa laissa. Ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain säännökset opiskelijoiden muutoksenhakuoikeudesta eivät vastaa toisiaan, minkä vuoksi liikenteen palveluista annetun lain soveltamisalaan

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

Muutoksenhaku koulutusorganisaatioiden päätöksistä on ilmailun EU-sääntelystä tuleva vaatimus. Komission asetuksen (EU) 2015/340 (niin sanottu ATCO-asetus) liitteen I kohdissa ATCO.D.015 ja ATCO.D.055 vaaditaan, että lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaatioiden pohjakoulutussuunnitelmiin ja yksikön koulutussuunnitelmiin on sisällyttävä valitusmenettely mm. koulutuksen ennenaikaiseen päättämiseen liittyvistä päätöksistä. Lennonvarmistushenkilöstön ja huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioista säädetään ilmailulaissa.

**181 a §.** *Muutoksenhakuun oikeutetut eräissä tapauksissa.* Pykälässä säädettäisiin rekisteröidyn yhdistyksen tai säätiön sekä kunnan, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja maakunnan liiton oikeudesta hakea muutosta lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen silloin, kun hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain nojalla ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Säädöksellä täytettäisiin YVA-direktiivin 11 artiklan 1 kohdan vaatimus yleisön muutoksenhakuoikeudesta, joka on laajempi kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 7 §:ssä säädetty valitusoikeus. Muutoksenhakuoikeudesta sellaisten hankkeiden osalta joihin sovelletaan YVA-menettelyä, on säädetty vastaavalla tavalla myös liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005) ja ratalaissa (110/2007).

Rekisteröity yhdistys tai säätiö voisi toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhdistyksen tai säätiön toiminta-alueelle. Tällaisia tahoja ovat esimerkiksi ympäristöjärjestöt ja muut kansalaisjärjestöt.

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

## **7.2 Laki ilmailulain (1194/2009) 68 ja 69 §:n kumoamisesta**

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

Ilmailulain 183 §:n perusteluiden mukaan vuoden 2009 ilmailulain lentotoimintalupaa koskevat 68 ja 69 § on jätetty voimaan ilmapalloilla tehtävien kaupallisten ilmakuljetusten osalta sen

johdosta, että tätä toimintaa koskevia EU-säädöksiä ei vielä oltu annettu ilmailulakia uudistettaessa, vaikka sääntelyn valmisteluprosessi oli käynnistetty. Vuoden 2009 ilmailulain lentotoimintalupaa koskevien säännösten on perusteluiden mukaan ollut tarkoitus olla voimassa siihen saakka, kunnes toimintaa koskevat EU-säädökset annetaan.

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

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

### **7.3 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

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

Ehdotettu 126 a § täydentäisi Liikenne- ja viestintäviraston keinovalikoimaa puuttua poikkeuksellisiin olosuhteisiin tai tilanteisiin. Ilmailulain 11 §:n mukaiset ilmatilaan liittyvät rajoitustoimet tulisivat ensisijaisesti käytettäväksi silloin, kun rajoitustarve kohdistuu johonkin tiettyyn alueeseen Suomessa. Ilmailulain 11 §:n mukaisia rajoitustoimia voitaisiin käyttää esimerkiksi silloin, jos tapahtuisi suuronnettomuus, jonka yläpuolinen ilmatila täytyisi tyhjentää siviili-ilmailusta. Ilmailulain 167 §:n mukainen ilma-aluksen kulkuun puuttuminen tulisi käytettäväksi erityisesti tilanteissa, joissa poikkeuksellisuus liittyy yksittäiseen lentoon tai yksittäiseen ilma-alukseen. Nyt ehdotettu 126 a § tulisi sovellettavaksi tilanteessa, jossa poikkeuksellisen menettelyn tarve liittyy erityisesti lentoreittiin.

EU:n lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa säädetään jäsenvaltion oikeudesta evätä lentoliikenneoikeuksien käyttö, rajoittaa niitä tai asettaa niille ehtoja. Jäsenvaltiolla on toimivalta päättää siitä, mikä taho on toimivaltainen päättämään 21 artiklan mukaisista toimista. Ehdotetulla 126 a §:llä täsmennettäisiin, että Suomessa lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukaista toimivaltaa käyttää Liikenne- ja viestintävirasto. Covid-19-tartuntatauti-epidemian aikana lentoliikennease-

tukseen lisättiin myös väliaikainen 21 a artikla, jossa säädettiin Covid-19-tartuntatautiepidemian torjuntaan liittyvistä helpotuksista hyväksyttäviin rajoituksiin. Ehdotettu 126 a § koskisi lentoliikenteen rajoittamista myös tällaisten mahdollisten tarkentavien artiklojen nojalla.

Lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenteen harjoittamiseksi kerralla enintään 14 päivän ajaksi. Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuus olisi rajattu vastaavalla tavalla myös kansallisessa laissa. Lentoliikenneasetuksen mukaan yli 14 päivää kestävässä tilanteissa toimille on saatava komission suostumus. Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kiellon, rajoituksen tai ehtoja lentoliikenneoikeuksien käytölle vain sellaisilla reiteillä, joiden lähtö- tai saapumispaikka on Suomessa. Kieltoja, rajoituksia tai ehtoja ei voisi asettaa esimerkiksi Suomen sisäisille reiteille.

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

Soveltamistilanteita voisi olla erilaisia, eikä niitä voida etukäteen tyhjentävästi ennakoida. Kielto, rajoitus tai ehto voitaisiin asettaa esimerkiksi lentoturvallisuuden ylläpitämiseksi silloin, kun tiedettäisiin että lentoliikenteen turvallisuusvalvonta on puutteellista lentoreitin lähtö- tai päätepisteessä. Pykälää voitaisiin soveltaa myös tartuntatautilaissa tarkoitettua poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi tilanteessa, jossa tartuntatautilanteen vakavuus taikka erivaiheinen tai ennakoimaton kehitys lentoreitin lähtö- tai päätepisteessä aiheuttaisi väistämättömyyttä ja konkreettista uhkaa tartuntataudin leviämislle lentoreitin välityksellä lähtö- ja päätepisteen välillä ilman pykälän 1 momentissa tarkoitettuja toimia.

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

kaisemisesta, joten liikenneoikeuksien käyttöä rajoitettaessa tulisi noudattaa lentoliikennesopimuksissa luotuja mekanismeja sellaisten kysymysten käsittelyyn, joihin ei itse sopimusteksteistä löydy vastauksia.

Kyse olisi voimakkaista rajoituksista, minkä vuoksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi huolehdittava, että 1 momentissa tarkoitetut toimet ovat lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa tarkoitettulla tavalla suhteellisuus- ja avoimuusperiaatteiden mukaisia ja perustuvat puolueettomiin ja syrjimättömiin perusteisiin. Suhteellisuusperiaatteen nojalla päätettävien toimenpiteiden vaikutukset eivät saisi ylittää sitä, mikä on tarpeen toimenpiteillä tavoiteltavien päämäärien aikaansaamiseksi. Toimenpiteiden tulisi olla objektiivisesti perusteltavissa ja oikeassa suhteessa tavoiteltavaan päämäärään nähden. Päätettäessä toimenpiteistä, jotka kohdistuvat lentoliikenneasetuksen soveltamisalaan kuuluvaan lentoliikenteeseen, suhteellisuusperiaatteelle tulisi antaa ensisijaisesti EU-oikeuden mukainen merkityssisältö.

Sen lisäksi, mitä asianosaisen kuulemisesta säädetään hallintolaissa, Liikenne- ja viestintäviraston tulisi varata asianomaisille viranomaisille mahdollisuus tulla kuulluksi ennen rajoituksesta tai kiellosta päättämistä. Asianomaisia viranomaisia olisivat esimerkiksi viranomaiset, joiden toimialaan kiellon tai rajoituksen taustalla oleva peruste liittyy. Tilanteesta riippuen kuultavia viranomaisia voisi olla myös useita. Tyhjentävää listaa asianomaisista viranomaisista ei näin ollen voida laatia etukäteen. Kuulemisvelvollisuudella edistettäisiin viranomaisten keskinäistä yhteistyötä rajoitustarpeiden taustalla olevien perusteiden ylläpitämisessä ja niihin kohdistuvien uhkien torjunnassa. Esimerkiksi asetettaessa 126 a §:n mukainen kiello, rajoitus tai ehto tartuntatautilaissa tarkoitetun poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi, Liikenne- ja viestintävirasto voisi kuulla Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitosta sekä tarvittaessa Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastoa sekä lentoreitin lähtö- tai päätepisteen toimivaltaista ilmailu- tai terveysturvallisuusviranomaista.

Liikenne- ja viestintäviraston tulisi huolehtia pykälässä tarkoitettujen toimien osalta yhteydenpidosta Euroopan unionin komissioon sekä muiden valtioiden ja niiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa sen mukaan, mitä lentoliikenneasetuksessa säädetään ja soveltuvin osin kansainvälisissä sopimuksissa määrätään. Lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukaan komissiolle ja muille jäsenvaltioille on ilmoitettava tällaisista toimista viipymättä ja esitettävä riittävät perustelut. Jos tällaisia toimia vaativat ongelmat jatkuvat yli 14 päivän ajan, jäsenvaltion olisi ilmoitettava siitä komissiolle ja muille jäsenvaltioille ja se voisi komission suostumuksella jatkaa toimia edelleen enintään 14 päivän jaksoin.

**127 §. Lentotyölupa.** Pykälän 5 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että momentista poistetaan viittaus miehittämättömään ilma-alukseen, jonka toimintamassa on alle 150 kilogrammaa. Muutos on lainsäädäntötekniinen eikä laajentaisi miehittämättömän ilma-aluksen rekisteröintivelvoitteen tämänhetkistä sisältöä.

Miehittämättömien ilma-alusten rekisteröintiin sovelletaan EASA-asetuksen nojalla annettua komission miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetusta. Kansallinen rekisteröintiedellytys voisi tulla sovellettavaksi vain valtion ilmailuun miehittämättömällä ilma-aluksella. Voimassa olevan pykälän 3 momentin nojalla valtion ilmailuun ei tarvita lentotyölupaa, kun se tapahtuu Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaisesti. Rajaus kumottaisiin siten EU-sääntelyn kanssa ristiriitaisena ja tarpeettomana.

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

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

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

**128 §.** *Kaupallisen lentotoiminnan ilmoitus.* Kumottavan 128 §:n tilalla säädettäisiin uudesta viimesijaisesta kaupallisen lentotoiminnan ilmoituksesta. Ilmoitus olisi kansallinen ja lentoliikenneasetuksen mukaiseen liikennelupaan sekä 127 §:ssä tarkoitettuun lentotyö lupaan nähden viimesijainen vaatimus. Ehdotettu ilmoitusvelvollisuus tulisi sovellettavaksi vain liikenteen palveluista annetun lain soveltamisalaan kuuluvassa kaupallisessa matkustajien kuljettamisessa siltä osin kuin toimintaa harjoitetaan EASA-asetuksen liitteen I a, d tai g kohdassa tarkoitettulla ilma-aluksella eikä toiminta edellytä lentoliikenneasetuksen mukaista liikennelupaa tai 127 §:ssä tarkoitettua lentotyö lupaa eikä Euroopan unionin asetuksesta tai Suomea sitovasta kansainvälisestä veloitteesta muuta johdu. Soveltamisala olisi siten hyvin rajattu ja koskisi lähtökohtaisesti vain sellaisia kansallisen sääntelyn piirissä olevia ilma-aluksia, joilla harjoitettava kaupallinen toiminta on vanhan EASA-asetuksen aikana kuulunut EASA-sääntelyn soveltamisalaan.

EASA-asetuksen liitteen I a, d ja g kohdan ilma-aluksilla tarkoitetaan historiallisia ilma-aluksia, vanhoja sotilasilma-aluksia sekä näiden jäljitelmiä. Kaupallisella matkustajien kuljettamisella tarkoitettaisiin matkustajien kuljettamista ilma-aluksella maksua tai muuta korvausta vastaan. Merkityksellistä ei olisi toimintaa harjoittavan organisaation tai henkilön oikeudellinen luonne. Ilmoitusvelvollisuuden ala kattaisi myös ilmailun, jossa ilma-alus nousee ja laskeutuu samalle lentopaikalle.

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

Siviili-ilmailun turvallisuutta ja kaupallista lentoliikennettä koskeva sääntely on pääosin harmonisoitu suoraan sovellettavilla EU-asetuksilla, kuten EASA-asetuksella ja lentoliikennease-

tuksella (EY) 1008/2008, sekä niiden nojalla annetuilla asetuksilla. EASA-asetuksen uudistuksen myötä kaupallinen toiminta eräillä EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitetuilla ilma-aluksilla on siirtynyt EASA-asetuksen soveltamisalasta Suomen kansallisen sääntelyn piiriin jaksossa **Virhe. Viitteen lähde ei löytenyt.** kuvatulla tavalla. Näitä ilma-aluksia, jotka kuuluvat EASA-asetuksen liitteeseen I ja joilla harjoitettava kaupallinen toiminta on siirtynyt EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, ovat historialliset ilma-alukset, entiset sotilasilma-alukset sekä näiden ilma-alusten jäljitelmät (liitteen kohdat a, d ja g). Kansallisen sääntelyn alaan kuuluvat myös muut EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitettut sekä EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettut ilma-alukset, mutta ilmoitusvelvollisuus koskisi vain ilma-aluksia, joilla kaupallinen toiminta on EASA-asetuksen uudistuksen yhteydessä siirtynyt kansallisen sääntelyn alaan.

Lentoliikenteen harjoittamisesta ja siinä edellytettävistä toimituksista säädetään lentoliikenneasetuksessa. Asetuksen edellyttämän liikennelupavaatimuksen ulkopuolella on lentoliikenne, jota harjoitetaan moottorittomilla ilma-aluksilla taikka ultrakevyillä ilma-aluksilla, sekä paikallislennot.

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

**130 §. Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja.** Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi tarkennus siitä, että ohjaamomiehistön jäsenillä sekä muilla ilmailuradiota käyttävillä henkilöillä on oltava rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus. Pykälän nykyinen 2 momentti, jota ei ole saatettu voimaan, ehdotetaan kumottavaksi EU-sääntelyn kanssa päällekkäisenä. Uutena 2 momenttina ehdotetaan säädettäväksi informatiivinen viittaus miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajaa ja käyttäjää koskeviin pätevyys- ja rekisteröitymisvaatimuksiin EU-sääntelyssä.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lain 127 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi sallia, että lentotyötä saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi 135 §:n perusteella sallia, että 1 momentissa tarkoitettua koulutusta saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos vastaavaa koulutustoimintaa saa Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa ja jos luvan myöntäminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Eräät Euroopan unionin asetukset mahdollistavat tiettyjen ohjaamomiehistön lupakirjojen ja kelpuutusten kouluttamisen ilmoituksenvaraisesti ilman lentokoulutuslupaa, ja vastaava mahdollisuus on otettu käyttöön myös kansallisesti.

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

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

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

**266 §. Luvaton lentotoiminta.** Pykälään ehdotetaan lisättäväksi mahdollisuus tuomita luvattomasta lentotoiminnasta sakkorangaistus paitsi erityislentotoiminnan harjoittamisesta ilman vaadittavaa lupaa, myös ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisesta vaadittavaa ilmoitusta tekemättä sekä miehittämättömän ilmailutoiminnan harjoittamisesta ilman toiminnalta vaadittavaa lupaa tai ilmoitusta. Lisäksi rikkomukseen sisällytettäisiin ehdotetulla 128 §:llä säädetty viimesijainen kansallisen kaupallista matkustajien kuljettamista koskevan ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönti.

Erityislentotoiminnan lupa- ja ilmoitusvaatimuksista säädetään lentotoiminta-asetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdassa. Lentotoiminta-asetuksen mukaan ilmoituksenvaraista on kaupallinen erityislentotoiminta lentokoneilla ja helikoptereilla sekä muu kuin kaupallinen lentotoiminta, mukaan lukien ei-kaupallinen erityislentotoiminta, vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla. Lupa vaaditaan asetuksen mukaan suuririskiseen kaupalliseen erityislentotoimintaan. Tällä tarkoitetaan toimintaa sellaisella alueella, jolla maassa olevien kolmansien osapuolten turvallisuus

todennäköisesti vaarantuisi hätätilanteessa, tai toimivaltaisen viranomaisen määräyksen perusteella muutakin kaupallista erityislentotoimintaa, joka erityisluonteensa ja paikallisen ympäristönsä vuoksi aiheuttaa huomattavia riskejä varsinkin maassa oleville kolmansille osapuolille.

Miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen ((EU) 2019/947) mukaisesti rekisteröintivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tehtävä ilmoitus vaaditaan niin sanottujen standardiskenaarioiden mukaiseen miehittämättömään ilmailuun keskisuuren toimintariskin toimintakategoriassa "erityinen". Muuhun kuin standardiskenaarion mukaiseen toimintakategorian "erityinen" mukaiseen toimintaan edellytetään toimintalupa. Toimintalupaa tai ilmoitusta ei kuitenkaan vaadita, jos miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjällä on erillinen kevyen miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän hyväksyntätodistus (LUC) tai jos toimintaa harjoitetaan asetuksen 16 artiklan mukaisen luvan saaneessa lennökkikerhossa tai -yhdistyksessä.

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

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

Ehdotetulla 128 §:llä säädettäisiin uudesta viimesijaisesta kaupallisen lentotoiminnan ilmoituksesta. Ilmoitus olisi kansallinen ja lentoliikenneasetuksen mukaiseen liikennelupaan sekä 127 §:ssä tarkoitettuun lentotyölupaan nähden viimesijainen vaatimus, joka tulisi sovellettavaksi vain liikenteen palveluista annetun lain soveltamisalaan kuuluvassa kaupallisessa matkustajien kuljettamisessa siltä osin kuin toimintaa harjoitetaan EASA-asetuksen liitteen I a, d tai g kohdassa tarkoitettua ilma-aluksella eikä toiminta edellytä lentoliikenneasetuksen mukaista liikennelupaa tai 127 §:ssä tarkoitettua lentotyölupaa eikä Euroopan unionin asetuksesta tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu. Näitä ilma-aluksia ovat historialliset ilma-alukset, entiset sotilasilma-alukset sekä niiden jäljitelmät.

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

Miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän ja kauko-ohjaajan pätevyys-, vähimmäisikä- ja rekisteröitymisvaatimuksista säädetään miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa ((EU) 2019/947), johon viitattaisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettavalla uudella 130 §:n 2 momentilla. Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain 135 a §:ssä säädetään kansallisesta poikkeuksesta kauko-ohjaajan ikärajavaatimuksiin. Toimintaa miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä koskevan EU-säätelyn tarkoituksena on edistää ilmailun korkeaa turvallisuustasoa ja mahdollistaa miehittämättömien ilma-alusten turvallinen käyttö. Näiden tavoitteiden edistämiseksi keskeisimpien kauko-ohjaajaan kohdistuvien vaatimuksien vastainen

kauko-ohjaaminen olisi rikkomuksena sanktioitava, kun vaatimuksia rikotaan tahallaan tai törkeästä tuottamuksesta. Rikkomuksista säädettäisiin liikenteen palveluista annetussa laissa, koska lakiin on keskitetty ilma-aluksen ohjaamiseen liittyviä pätevyysvaatimuksia koskevat säännökset.

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

Miehitämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan pätevyysvaatimuksista säädetään EASA-asetuksen nojalla annetussa miehitämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa. Täytäntöönpanoasetuksen 8 artiklassa säädetään miehitämättömien ilma-alusjärjestelmien kauko-ohjaajan pätevyysvaatimuksista, jotka määräytyvät sen riskikategorian perusteella, johon toiminta kuuluu. Miehitämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaajan vähimmäisiästä Suomessa säädetään liikenteen palveluista annetun lain 135 a §:ssä. Täytäntöönpanoasetuksen 14 artiklassa säädetään miehitämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän velvollisuudesta rekisteröityä sekä menettelystä rekisteröityessä. Miehitämättömän ilma-aluksen ja kauko-ohjaajan määrittämisestä säädetään EASA-asetuksen 3 artiklan 30 ja 31 kohdissa. Miehitämättömällä ilma-alusjärjestelmällä tarkoitetaan miehitämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti miehitämättömän ilma-alusta ja sen kauko-ohjaukseen tarvittavaa laitteistoa. Valtion ilmailu ei kuulu EASA-asetuksen tai miehitämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen soveltamisalaan.

Rikkomukseen voisi syyllistyä vain silloin, kun kauko-ohjaajaa tai miehitämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjää koskee pätevyys-, vähimmäisikä- tai rekisteröitymisvaatimus miehitämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen nojalla. Rikkomuksessa sovellettaisiin yleisiä rangaistusvastuun edellytyksiä, eikä viittatoista vuotta nuoremmalle voitaisi siten asettaa rangaistusvastuuta. Syyttäjä tai tuomioistuin voisi, katsoessaan sen tarpeelliseksi, varata rikkomusta käsitellessään Liikenne- ja viestintävirastolle tilaisuuden tulla kuulluksi vastaavasti, kuin mitä ilmailulain 180 §:ssä ilmailurikkomuksen käsittelystä säädetään.

#### **7.4 Laki sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 265 ja 307 §:n muuttamisesta**

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

**307 §. Eräiden muiden viranomaisten tehtävät.** Pykälään lisättäisiin viittaus Tullin valvontaan vesiliikennelakia (782/2019) koskevan valvonnan yhteydessä. Vesiliikennelain 43 §:n mukaan

meriradioviestintään käytettävän radiolähtetimen käyttöön ja hallussapitoon tarvittavasta radioluvasta ja lähtetimen käyttöön tarvittavasta pätevyystodistuksesta säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa. Vesiliikennelain 8 §:n mukaan vesiliikennettä valvovat viranomaiset ovat poliisi, Rajavartiolaitos ja Liikenne- ja viestintävirasto. Esitettävänä olevan lain nykyisten 307 ja 39 §:ien mukaan Liikenne- ja viestintäviraston ohella radiolähtetinten hallussapito- ja käyttöluvia valvovat poliisi ja Rajavartiolaitos. Tämän lain mukaisten viranomaisten toimivalta ja Tullin vesiliikennettä koskeva toimivalta poikkeavat toisistaan. Erilainen sääntely on omiaan aiheuttamaan epätietoisuutta esimerkiksi tilanteessa, jossa Tulli muun vesiliikenteen valvontatehtävän yhteydessä havaitsee tarvetta kiinnittää huomiota myös valvonnan kohteena olevan vesikulkuneuvon radiolähtetinjärjestelmään. Huomion kiinnittämisen tarve voi syntyä esimerkiksi tilanteessa, kun Tulli valvoo vesikulkuneuvojen varusteita koskevien säännösten noudattamista. On myös huomattava, että liikenne- ja viestintäministeriö on valmistelemaan hallituksen esitystä vesiliikennelain muuttamisesta, jonka on tarkoitus tulla voimaan 1.7.2021. Sen mukaan lain 108 §:ään ehdotetaan lisättäväksi säännös siitä, että vesikulkuneuvossa tulisi olla muun muassa käyttökuntoinen meri-VHF-radiopuhelin, jos vesikulkuneuvo on huvialus ja se liikennöi alueella, jossa tarjotaan alusliikennepalvelua (623/2005) mukaista alusliikennepalvelua. Pykälän lisäksi selkeyttäisi Tullin toimivaltaa vesiliikenteen valvonnan yhteydessä.

#### 7.5 Laki rikoslain 23 luvun 1 §:n muuttamisesta

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

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

Ilmailulain 2 §:n 4 kohdassa tarkoitetulla EASA-asetuksella tarkoitetaan yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neu-

voston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139. Asetus muodostaa EU:n siviili-ilmailun turvallisuutta koskevan sääntelyn perustan. Seuraavassa taulukossa esitetään EASA-asetuksen nojalla siviili-ilmailun turvallisuudesta annetut komission asetukset.

EASA-asetuksen nojalla annetut komission asetukset (tilanne 28.2.2021):
Komission asetukset (EU) 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiestä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla.
Komission asetukset (EU) 1332/2011, annettu 16 päivänä joulukuuta 2011, ilmatilan käyttöä koskevista yhteisistä vaatimuksista ja toimintamenetelmistä yhteentörmäysten välttämiseksi ilmassa.
Komission asetukset (EU) 748/2012, annettu 3 päivänä elokuuta 2012, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristösertifiointia sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden sertifiointia koskevista täytäntöönpano-säännöistä.
Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta.
Komission asetukset (EU) 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti.
Komission asetukset (EU) 139/2014, annettu 12 päivänä helmikuuta 2014, lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti
Komission asetukset (EU) 452/2014, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2014, kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien lentotoimintaan liittyvien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti.
Komission asetukset (EU) 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä.
Komission asetukset (EU) 2015/340, annettu 20 päivänä helmikuuta 2015, lennonjohtajien lupakirjoja ja todistuksia koskevista teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EU) N:o 805/2011 kumoamisesta.
Komission asetukset (EU) 2015/640, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015, lentotoiminnan lajin mukaisista täydentävistä yksityiskohtaisista lentokelpoisuusvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta.
Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpano-asetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta.
Komission asetukset (EU) 2018/395, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2018, ilmapallojen lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 216/2008 mukaisesti.
Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1048, annettu 18 päivänä heinäkuuta 2018, ilmatilan käyttöä koskevista vaatimuksista ja toimintamenetelmistä suorituskykyyn perustuvassa navigoinnissa.
Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1976, annettu 14 päivänä joulukuuta 2018, purjelentokoneilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 nojalla.
Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947, annettu 24 päivänä toukokuuta 2019, säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä.

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

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

## **8 Lakia alemman asteinen sääntely**

### *Uudet määräyksenantovaltuudet*

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

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

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

### *Kumottavat määräyksenantovaltuudet*

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

## **9 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että lait tulisivat voimaan viimeistään 1.1.2022.

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

Ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskevan täytäntöönpanoasetuksen soveltaminen lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoamista koskevin osin alkaa 27.1.2022.

## 10 Toimeenpano ja seuranta

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

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

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

Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen lentomenetelmiä koskevan 110 §:n osalta on syytä seurata, toteutuuko menetelmien välinen koordinointi ja yhteensovittaminen riittävästi esitetyn pykälän nojalla. Lentoesteitä koskevan 158 a §:n osalta on syytä seurata, toteutuuko lentoesteiden ja lentomenetelmien yhteensovittaminen turvallisesti. Liikenne- ja viestintävirasto seuraa asian kehitystä jatkossa virkatyön ohessa, sillä se myöntää hyväksyntätodistuksia lentomenetelmien suunnittelijoille, antaa tarkemmat määräykset suunnittelukriteereistä sekä vastaa lentoestelupien myöntämisestä.

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

## 11 Suhde muihin esityksiin

Ympäristöministeriö on valmistellut YVA-direktiivin täytäntöönpanoa Suomessa koskevan EU:n komission virallisen huomautuksen johdosta esityksen YVA-menettelyn yleislakina toimivaan YVA-lakiin sekä eräisiin ympäristöministeriön lupasäädöksiin ehdotettavista muutoksista (Valtioneuvoston hankeikkuna, hanketunnus YM038:00/2020, [linkki](#)). Ehdotus on annettu eduskunnan käsiteltäväksi xx.xx.2021 (HE xx/xxxx).

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltavana esitys koskien uutta tieturvallisuusdirektiiviä (EU) 2019/1936 täydentäviä lainsäädäntömuutoksia (Valtioneuvoston hankeikkuna, hanketunnus LVM053:00/2019, [linkki](#)). Tässä yhteydessä on tarkoitus ehdottaa YVA-direktiivin täytäntöönpanon edellyttämiä muutoksia liikennejärjestelmistä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2003) ja ratalakiin (110/2017).



## 12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

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

### *Yksityiselämän suoja*

Perustuslain 10 §:n 2 momentin mukaan kirjeen, puhelun ja muun luottamuksellisen viestin salaisuus on loukkaamaton. Ilmailulakiin ehdotetun miehittämättömän ilma-aluksen oikeudetoman kulun ja lennätysten havainnointitoimivaltuutta koskevan 169 a §:n osalta on syytä arvioida niitä yksityisyyden suojan rajoituksia, joita esitetään säädettaviksi poikkeuksena viestintän luottamuksellisuudesta miehittämättömän ilma-aluksen ja sen lennättäjän väliseen viestintään.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään katsonut välitys- ja sijaintitietojen selvittämisen merkitykselliseksi yksityiselämän suojaan ja luottamuksellisen viestin salaisuuden kannalta (PeVL 53/2005 vp ja PeVL 11/2005 vp). Perustuslakivaliokunta on arvioinut, että luottamuksellisen viestin salaisuutta koskevan sääntelyn ensisijaisena tarkoituksena on suojata luottamukselliseksi tarkoitettujen viestien sisältö ulkopuolisilta, ja viestien tunnistamistietojen on perustuslakivaliokunnan käytännössä katsottu jäävän perusoikeuden ydinalueen ulkopuolelle (PeVL 62/2010 vp ja PeVL 23/2006 vp). Perustuslakivaliokunta on kuitenkin sittemmin katsonut, että EU:n tuomioistuimen tuomio on antanut perusteita jossain määrin arvioida uudelleen sähköisessä viestinnässä saatavien tunnistamistietojen suojaa luottamuksellisen viestin salaisuuden näkökulmasta. Käytännössä sähköisen viestinnän käyttöön liittyvät tunnistamistiedot sekä mahdollisuus niiden kokoamiseen ja yhdistämiseen voivat olla yksityiselämän suojan näkökulmasta siinä määrin ongelmallisia, että kategorinen erottelu suojan reuna- ja ydinalueeseen ei aina ole perusteltua, vaan huomiota on yleisemmin kiinnitettävä myös rajoitusten merkittävyyteen (PeVL 18/2014 vp). Miehittämättömän ilma-aluksen viestintää koskevat tunnistamistiedot ovat lähtökohtaisesti perustuslain 10 § 2 momentin suojan piirissä (PeVL 22/2020 vp).

Ehdotettu toimivaltuus ei koskisi lennätysten kulkuun puuttumista, vaan ainoastaan lennätysten havainnointia tilannekuvan muodostamiseksi ja miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajan sijainnin paikallistamiseksi, jotta oikeudettomaan miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun voitaisiin tarvittaessa puuttua muualla laissa säädettyjen toimivaltuuksien nojalla lievintä mahdollista olevaa keinoa hyödyntäen. Ehdotetussa toimivaltuudessa olisi kyse sellaisesta miehittämättömän ilma-aluksen oikeudettomaan käyttöön liittyvästä radioviestinnän, välitystietojen ja sijaintitietojen käsittelystä, johon ei liittyisi perusoikeuden ydinalueelle ulottuvan viestin sisällön käsittelyä.

Ehdotuksessa on punnittava viestinnän luottamuksellisuuden suojaa suhteessa henkeen ja terveyteen liittyviin oikeushyviin sekä merkittävään taloudelliseen menetykseen. Ehdotetulla toimivaltuudella suojeltaisiin erityisesti miehittettyä ilmailua vaaralta, jota oikeudeton miehittämätön ilmailu voi aiheuttaa. Asian yhteiskunnallista merkittävyyttä korostaisi huomattavan taloudellisen menetyksen vaara, joka aiheutuu siitä, että lentoasema kokonaisuudessaan tai osittain joudutaan sulkemaan oikeudettomasta lennätystä aiheutuvan lentoturvallisuuden ja siten ihmishenkiin tai terveyteen kohdistuvan uhan vuoksi. Ottaen huomioon yhteiskunnallinen intressi yhtä hyvin hengen ja terveyden suojaamiseksi, taloudellisten menetysten välttämiseksi kuin jo

elinkeinoelämälle olennaisen siviili-ilmailun mahdollisimman häiriöttömän sujuvuuden takaamiseksi on näiden seikkojen arvioitava olevan merkittävämpiä kuin yksityisyyden suojan ydinalueen ulkopuolella oleva miehittämättömän ilma-aluksen ja sen lennättäjän väliseen radioviestintään kohdistuva luottamuksellisuuden suoja lennätysten tapahtuessa oikeudettomasti.

Perustuslakivaliokunta on tuoreessa lausunnossaan PeVL 22/2020 vp tarkastellut ydinvoimalaitoksen turvahenkilölle annettavia valtuuksia puuttua ydinvoimalaitoksen alueella oikeudettomasti lennätettävän miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun. Perustuslakivaliokunta toteaa lennätukseen liittyvän radioviestinnän luottamuksen suojasta seuraavaa: ”Viestintää koskevat tunnistamistiedot ovat siten sinänsä perustuslain 10 §:n 2 momentin suojan piirissä. Perustuslakivaliokunnan mielestä miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjauksessa ydinvoimalan alueelle esimerkiksi matkapuhelimen tai tietokoneen avulla ei ole kysymys sellaisesta perustuslain 10 §:n 2 momentin tarkoittamasta luottamuksellisesta viestinnästä, jolle kyseisen perustuslain säännöksen kautta on ylipäänsä tarkoitettu antaa perustuslain suojaa.” Perustuslakivaliokunnan tulkinta tukee esitettyä käsitystä siitä, että nimenomaan oikeudettomasti tapahtuvan miehittämättömän ilma-aluksen lennättämisen yhteydessä tapahtuva radioviestintä ei nauti vastaavaa luottamuksellisuuden suojaa kuin asianmukaisen lennätysten yhteydessä tapahtuva viestintä. Lentoasemaympäristölle ja ydinvoimalaitosympäristölle on yhteistä se, että ne ovat yhteiskunnalliselta merkitykseltään huomattavia.

Perustuslakivaliokunnan lausunnossa PeVL 22/2020 vp todetut seikat huomioon ottaen ehdotuksesta kohdistuu vain vähäinen rajoitus perustuslain 10 § 2 momentin mukaiselle viestinnän luottamuksen suojalle.

### *Elinkeino vapaus*

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

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

Liikenteen palveluista annetun lain 126 a §:ssä säädettyihin Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuudesta kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenneoikeuksien käyttämiselle, jos se on välttämätöntä lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka tartuntatautilaissa (1227/2016) tarkoitetun poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi. Ehdotetun toimivaltuuden käyttäminen voisi rajoittaa sellaisten lentoyhtiöiden mahdollisuutta harjoittaa elinkeinoa, jotka harjoittavat kyseisellä reitillä lentoliikennettä. Rajoitus olisi kuitenkin välttämätön väestön hengen ja terveyden turvaamiseksi tai jonkin Suomen valtioon kohdistuvan poikkeuksellisen uhan

torjumiseksi. Säännöksellä on näin ollen katsottava olevan perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta hyväksyttävä peruste.

Ehdotetun muutoksen tosiasiallinen vaikutus olisi vähäinen, sillä jo olemassa olevan lainsäädännön nojalla on katsottu voitavan rajoittaa ilmailua monin keinoin, myös yksittäisten reittien osalta. Liikenne- ja viestintävirastolla on vastaavissa olosuhteissa voimassaolevan ilmailulain 11 §:n nojalla toimivalta rajoittaa ilmatilan käyttöä, ja lisäksi Covid-19-tartuntatautiepidemian aikaan Liikenne- ja viestintävirasto antoi ilmailulain 167 §:n nojalla useita lentoliikenteen rajoituspäätöksiä. Kyse ei siten ole ennakoimattomasta muutoksesta toimintaedellytyksissä ja ehdotetun muutoksen tosiasiallinen vaikutus olisi pieni ja oikeustilaa selkeyttävä (esimerkiksi PeVL 5/2012 vp). Liikenne- ja viestintäviraston toimivallan laajentuminen ei ole sillä tavalla merkittävä, että sillä nähtäisiin olevan sellaisia perusoikeusvaikutuksia, jotka vaikuttaisivat lain säätämisympäristöön.

Ehdotuksella pyrittäisiinkin täsmentämään jo voimassa olevaa Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuutta rajoittaa lentoliikenneoikeuksien käyttöä poikkeuksellisissa tilanteissa, mikä parantaisi toimivallan hyväksyttävyyttä elinkeinovapauden kannalta ehdotuksen täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vuoksi. Rajoitusten olennainen sisältö, kuten rajoittamisen laajuus ja edellytykset ilmenisivät täsmällisesti laista, mikä parantaisi viranomaistoiminnan ennustettavuutta (PeVL 15/1996 vp). Toimivallan käyttö rajoittaisi elinkeinovapautta vain rajatuksi määräajaksi rajatuin perustein.

Säännöstä sovellettaessa olisi otettava huomioon kiellon, rajoituksen tai ehdon välttämättömyys ja oikeasuhtaisuus tavoiteltavan tilanteen saavuttamiseksi suhteessa niihin oikeushyviin, joihin rajoitus kohdistuu. Ehdotetussa 126 a §:ssä säädetään lentoliikenneasetuksen 21 artiklan tavoin eriasteisista rajoitustoimista. Viranomaisen voisi tilanteesta riippuen joko asettaa ehtoja lentoliikenneoikeuksien käytölle, rajoittaa niiden käyttöä tai evätä niiden käytön määräajaksi. Säännös antaisi mahdollisuuden käyttää oikeasuhtaista ja lievimmän elinkeinovapautteen puuttuvaa keinoa perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävän syyn varmistamiseksi (PeVL 6/2003 vp). Lentoliikenneoikeuksien käyttämisen epäämistä tulisi käyttää viimesijaisena keinona silloin, kun muut keinot eivät olisi riittäviä.

Rajoitustoimia koskevaan säännökseen ei sisältyisi erillistä muutoksenhakua koskevaa säännöstä, vaan rajoitustoimia koskeviin Liikenne- ja viestintäviraston päätöksiin voitaisiin hakea oikaisua liikenteen palveluista annetun lain 256 §:n mukaisesti. Päätöksen täytäntöönpanokelpoisuudesta säädetään hallintolain (434/2003) 49 f §:ssä. Perustuslakivaliokunta totesi esimerkiksi lausunnossaan PeVL 6/2003 vp, että kun kunnan toimielimen päätöksistä oli normaali muutoksenhakuoikeus, yksilön oikeusturva oli asianmukaisesti järjestetty tilanteissa, joissa kunnan toimielin voi määrätä tiettyjä tiloja suljettaviksi ja kieltää väkeä kokoavat tilaisuudet. Vaikka nyt ei ole kyse kunnan toimielimen päätöksestä, niin tässäkin ehdotuksessa oikeusturva olisi asianmukaisesti järjestetty.

Perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytyksien nojalla perusoikeusrajoitusten on oltava myös ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta sallittavia. Elinkeinovapautta ei ole sellaisenaan turvattu Euroopan ihmisoikeussopimuksessa tai Yhdistyneiden kansakuntien (YK) alaisissa ihmisoikeussopimuksissa. YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen 23 artiklaan sisältyy työn valinnan vapaus. Elinkeinovapaus sisältyy Euroopan unionin perusoikeuskirjaan. Sen 16 artiklan mukaan elinkeinovapaus tunnustetaan unionioikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 1. lisäpöytäkirjan 1 artikla suojaa omaisuudensuojaa ja sen on katsottu suojaavan välillisesti myös elinkeinotoimintaa. Kyseistä

oikeutta voidaan rajoittaa laajasti lailla julkisten intressien turvaamiseksi. Ehdotetun säännöksen mukainen puuttuminen lentoliikenneoikeuksien rajoittamiseen on Euroopan unionin lainsäädännössä katsottu hyväksyttäväksi lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa.

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

#### *Omaisuuksensuoja*

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetun 126 a §:n mukaisen toimivaltuuden käyttäminen voisi rajoittaa sellaisten lentoyhtiöiden omaisuuden käyttöä, jotka harjoittavat kyseisellä reitillä lentoliikennettä. Ehdotuksen mukaisen toimivallan käyttö kohdistuisi pääasiassa pörssiyhtiöihin tai muihin varallisuusmassaltaan huomattaviin oikeushenkilöihin, joiden suhteen lainsäätäjän liikkumavara on omaisuudensuojan näkökulmasta lähtökohtaisesti suurempi kuin silloin, kun sääntelyn vaikutukset muodostuisivat hyvin välittömiksi oikeushenkilön taustalla olevien luonnollisten henkilöiden asemalle (esimerkiksi PeVL 9/2008 vp ja PeVL 10/2007 vp). Lisäksi lentoyhtiöiden omistajat ovat monesti ainakin merkittävässä määrin itsekin oikeushenkilöitä tai jopa julkisyhteisöjä. Ehdotettujen toimenpiteiden vaikutukset yksilöiden konkreettisiin taloudellisiin etuihin ovat siten pääasiassa välillisiä, että oikeushenkilöön kohdistuvat toimenpiteet eivät olisi ristiriidassa perustuslaissa turvatun omaisuudensuojan kanssa (esimerkiksi PeVL 17/1997 vp).

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

*Oikeus terveelliseen ympäristöön ja mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon*

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

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

#### *Lainsäädäntövallan siirtäminen viranomaiselle*

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

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

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

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

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

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

#### *Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle*

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

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

Ilmailulakiin ehdotetussa 169 a §:ssä havainnointitoimivaltuutta esitetään lentoaseman pitäjälle ja ilmaliikennepalvelun tarjoajalle, joista Finavia Oyj ja Fintraffic Lennonvarmistus Oy ovat

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

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

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

*Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

## Laki

### ilmailulain (864/2014) muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* 150 ja 156 §.

*muutetaan* 2 §:n 16 ja 25 kohta, 3 §:n 1 momentin johdantokappale, 6 §:n 4 momentti, 9 §, 10 §:n 1 momentti, 40 §, 47 §:n 1 momentti, 81 §:n 1 momentti, 108 ja 110 §, 112 §:n 1 momentti, 141 §:n 1 momentti, 146 ja 152 §, 166 §:n 1 momentin 2 kohta, 170 ja 174 §, 178 §:n 1, 8–10, 15 ja 21 kohta ja 181 §:n 3 momentti,

*lisätään* 2 §:ään uusi 26–28 kohta, 3 §:ään uusi 4 momentti, uusi 44 a ja 79 a §, 47 §:n 1 momentti uusi 7 kohta, 80 §:ään uusi 3 ja 4 momentti, uusi 81 a, 81 b, 88 a, 137 a §, 141 § 1 momentin uusi 11 kohta, 153 §:ään uusi 7 momentti, 158 §:ään uusi 7 momentti, uusi 169 a § ja 181 a § seuraavasti:

#### 1 luku

#### Yleiset säännökset

#### 2 §

#### Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

---

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

---

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

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

27) *ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskevalla täytäntöönpanoasetuksella* asetusten (EU) N:o 923/2012, (EU) N:o 139/2014 ja (EU) 2017/373 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja, ilmatilan rakenteiden suunnittelua ja tietojen laatua ja kiitotieturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 73/2010 kumoamisesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2020/469;



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

### 3 §

#### *Toimivaltainen viranomainen*

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

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

### 6 §

#### *Sotilasilmailu*

Ilmavoimien komentaja vastaa sotilasilmailun toimeenpanosta ja turvallisuudesta. Ilmavoimien komentaja vastaa kansainvälisen sotilasilmailun turvallisuudesta kuitenkin vain silloin, kun vieraan valtion sotilasilma-alus on Suomessa liittyen puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 2 §:ssä tarkoitettuihin Puolustusvoimien tehtäviin tai Puolustusvoimien kutsumana.

### 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 vähäisiä poikkeuksia siitä, mitä tämän lain 2–7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain lentomiestien pätevyys- ja koulutusta koskevassa II osan 14 luvussa säädetään:

- 1) ultrakevyelle ilma-alukselle;
- 2) ilma-alukselle, jolla on selkeä historiallinen merkitys;
- 3) ilma-alukselle, joka on erityisesti suunniteltu tai muutettu tutkimus-, kokeilu- tai tieteellisiin tarkoituksiin;
- 4) harrasterakenteiselle ilma-alukselle;
- 5) alun perin sotilastarkoituksiin suunnitellulle ilma-alukselle;
- 6) EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettulle ilma-alukselle.

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

- 1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone tai moottoroitu laskuvarjo;
- 2) liidin, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena 100 kiloa, mukaan luettuna jaloilta lähtevät liittimet;

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

Mitä tämän lain 2–4 ja 7 luvussa säädetään, ei sovelleta miehittämättömään ilma-alusjärjestelmään.

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

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

## 10 §

### *Oikeus ilmailuun Suomen alueella*

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

---

## 3 luku

### **Ilma-aluksen lentokelpoisuus ja päästörajoitukset**

## 40 §

### *Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen*

Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama lentokelpoisuustarkastaja myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen tekemänsä lentokelpoisuustarkastuksen perusteella, jos ilma-alue täyttää tarkastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai ilmailuun annetun luvan myöntämisen vaatimukset.

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

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

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo valtuuttamiensa organisaatioiden ja asiantuntijoiden tarkastustoimintaa. Lentokelpoisuustarkastajan valvonnassa käytettäviin hallinnollisiin seuraamuksiin sovelletaan, mitä 14 luvussa organisaatiolle myönnetystä luvasta säädetään.

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

#### 44 a §

#### *Melutodistus*

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

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

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

#### 4 luku

### **Lupakirjat ja kelpoisuusvaatimukset**

#### 47 §

#### *Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit*

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

- 1) huoltohenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 2) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 3) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 4) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;
- 5) matkustamomiehistön kelpoisuustodistus ja matkustamomiehistön terveydentilatodistus;
- 6) merkinantajan hyväksyntä;
- 7) rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuus.

#### 7 luku

### **Lentopaikat ja maalaitteet**

#### 79 a §

#### *Rakentamislupaa koskevasta hakemuksesta tiedottaminen*

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia, Liikenne- ja viestintäviraston on annettava rakentamislupaa koskeva hakemus tiedoksi julkisella kuulutuksella noudattaen, mitä hallintolain 62 a §:ssa säädetään. Kuulutus ja hakemusasiakirjat on kuitenkin oltava nähtävillä vähintään 30 päivän ajan.

#### 80 §

##### *Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely*

---

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia, on 1 ja 2 momentissa säädetyn lisäksi ennen asian ratkaisemista varattava niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, tilaisuus tehdä muistutuksia lupa-asian johdosta. Muille kuin niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, on varattava tilaisuus ilmaista mielipiteensä.

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

#### 81 §

##### *Rakentamisluvan myöntämisen edellytykset*

Rakentamislupa on myönnettävä, jos lentopaikka tai muu ilmailua palveleva alue sekä sen rakennukset, rakennelmat ja laitteet täyttävät lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden edellyttämät vaatimukset ja lentopaikalle on myönnetty ympäristönsuojelulain (527/2014) edellyttämä ympäristölupa. Rakentamislupaan voidaan liittää *ympäristöehtoja sekä* ehtoja, joiden avulla voidaan varmistaa lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden toteutuminen. Rakentamislupa voidaan kuitenkin evätä maanpuolustuksellisten syiden perusteella.

---

#### 81 a §

##### *Rakentamislupaa koskeva päätös ja seuranta*

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia, on rakentamisluvan myöntämistä koskevasta päätöksestä käytävä ilmi hallintolaisissa ja ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa säädetyn lisäksi mahdolliset päätökseen liitetty ympäristöehdot. Päätöksessä on lisäksi selostettava kuvaus hankkeen ominaisuuksista ja mahdollisista toimenpiteistä merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi sekä kuvaus Liikenne- ja viestintäviraston seurantatoimenpiteistä.

Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava hankkeen, johon sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia, arvioitujen ja muiden vaikutusten toteutumista sekä käytettävä hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa.

#### 81 b §

##### *Rakentamislupaa koskevasta päätöksestä tiedottaminen*

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia, Liikenne- ja viestintäviraston on annettava rakentamislupaa koskeva päätös tiedoksi julkisella kuulutuksella noudattaen, mitä hallintolain 62 a §:ssä säädetään. Kuulutus sekä päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat on pidettävä kuitenkin nähtävillä vähintään 30 päivän ajan. Rakentamisluvan myöntämistä koskeva päätös on lisäksi annettava tiedoksi kunnalle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle.

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

#### 88 a §

##### *Valtionavustus lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon*

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

Valtionavustusten myöntämiseen sovelletaan Euroopan komission asetusta tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (EU) N:o 651/2014 siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen siltä osin kuin kyse on asetuksen 56 a artiklan soveltamisalaan kuuluvasta tuesta. Tämän lisäksi sovelletaan täydentävästi valtionavustuslakia 688/2001 sekä komission tiedonantoa suuntaviivoista valtioneuvoston lentotasemille ja lentoyhtiöille (2014/ c 99/03).

#### 10 luku

### **Ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinta sekä lennonvarmistuspalvelut**

#### 108 §

##### *Ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoaminen*

Valtioneuvosto nimeää Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan ilmaliikennepalvelun tarjoajan, joka toimii kyseisessä ilmatilassa yksinoikeudella. Ennen ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä ja puolustusministeriötä ja nimettäessä on otettava huomioon asianomaisessa ilmatilassa tai sen osassa tarjottavan ilmaliikennepalvelun erityispiirteet, turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla, ilmatilan tehokas käyttö sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja valmiuslain (1552/2011) 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuihin poikkeusoloihin liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat ehdot.

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

Liikenne- ja viestintäministeriö voi päättää, että Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osassa annetaan lennonvarmistuspalvelua vain englannin kielellä, jos se on tarpeen lentoturvallisuuden ja ilmailun sujuvuuden varmistamiseksi sekä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden toteuttamiseksi.

## 110 §

### *Lentomenetelmät*

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskevan täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklan 3 kohdan c alakohdan 8 ja 9 alakohdissa tarkoitetuista jäsenvaltion tehtävistä, jotka liittyvät ilmatilan rakenteiden suunnitteluun sekä lentomenetelmien ylläpitoon ja säännölliseen uudelleentarkasteluun. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajia koskevista lentomenetelmien suunnitteluperusteista ottaen huomioon Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston ja Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antaman ohjeistuksen.

Lentomenetelmistä vastaa ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen mukaisen hyväksyntätodistuksen saanut lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoaja. Lentopaikan pitäjä vastaa siitä, että lentopaikalla käytetty lentomenetelmä on hyväksyntätodistuksen saaneen lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan suunnittelema.

Lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan on lentomenetelmää suunnitellessaan tai uudelleen tarkastellessaan kuultava asianomaista ilmaliikennepalvelun tarjoajaa.

## 112 §

### *Lennonvarmistuspalvelujen ylläpitäminen, järjestäminen ja kehittäminen*

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

## 13 luku

### **Vahingonkorvausvastuu ja vakuutukset**

## 137 a §

### *Tarkastuslentäjän vahingonkorvausvastuu*

Tarkastuslentäjän korvausvastuu tarkastuslennolla aiheutuneesta vahingosta on enintään 100 000 euroa vahinkotapahtumaa kohden edellyttäen, että vahinkoa ei ole aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta.

Tarkastuslentäjän vahingonkorvausvastuusta säädetään muilta osin 136 §:ssä.

## 14 luku

### **Lupia, ilmoituksia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset**

#### 141 §

*Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi.*

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

- 1) lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen;
- 2) huoltohenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 3) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 4) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 5) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;
- 6) ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä;
- 7) turvatarkastajan hyväksyntä;
- 8) siviili-ilmailun turvakouluttajan hyväksyntä;
- 9) EU:n turvatoimien varmentajan hyväksyntä;
- 10) koulutus- tai lentotoimintaorganisaation vastuuhenkilön hyväksyntä, tai
- 11) rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuus.

#### 146 §

*Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi.*

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

- 1) lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio;
- 2) ilmailulääketieteen keskus;
- 3) suunnittelu-, valmistus- tai huolto-organisaatio;
- 4) huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio;
- 5) 40 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuustarkastaja;
- 8) lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjä;
- 9) lentopaikan pitäjä;
- 10) valvottu edustaja, tunnettu lähettäjä tai valvottu toimittaja;
- 11) kolmannen maan lentoasemalta Euroopan unioniin liikennöivän rahdin tai postin kuljettajan hyväksynnän haltija;
- 12) lennonvarmistuspalvelun tarjoaja;
- 13) lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaatio;
- 15) 158 §:ssä tarkoitettun lentoesteluvan haltija.

## 15 luku

## **Erinäiset säännökset**

### 152 §

#### *Ammattitaidon ylläpitäminen*

Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa oleva, jonka tehtävälle on asetettu erityisiä vaatimuksia ammattitaidon ylläpitämiseksi, voi ylläpitää ammattitaitoaan työskentelemällä sivutoimisesti ilmailutoimintaa harjoittavan palveluksessa. Tällaisesta työstä ja sen ehdoista sovitaan erikseen viraston, sen palveluksessa olevan ja mainitun toiminnanharjoittajan kesken.

Mitä hallintolain (434/2003) 28 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään tämän pykälän 1 momentissa tarkoitetun henkilön esteellisyydestä käsiteltäessä Liikenne- ja viestintävirastossa mainitussa momentissa tarkoitettua toiminnanharjoittajaa koskevaa asiaa, ei sovelleta:

- 1) lennonvarmistuksen valvontaan eikä sitä koskevaan päätöksentekoon; eikä
- 2) lentoa simuloivien koulutuslaitteiden (FSTD-laitteiden) arviointimenettelyyn eikä sitä koskevaan päätöksentekoon.

### 153 §

#### *Viranomaisen tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus*

---

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

### 158 §

#### *Lentoesteet*

---

Asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan on 5 momentissa tarkoitetun lausunnon antamisen yhteydessä varattava asianomaiselle lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajalle ja lentopaikan pitäjälle tilaisuus lausua esteen vaikutuksista lentomenetelmiin.

### 166 §

#### *Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syystä*

---

2) jos on aihetta epäillä, ettei tässä laissa, turva-asetuksessa tai komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2015/1998 yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi (*ilmailun turvaamista koskeva täytäntöönpanoasetus*) säädettyjä tai niiden nojalla annettuja lentoa koskevia määräyksiä muutoin ole noudatettu.

---

### 169 a §

#### *Miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointi*



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

- a) 11 a §:n 2 kohdan nojalla perustetulle UAS-ilmatilavyöhykkeelle, tai
- b) ilmatilaan, jossa tarjotaan ilmaliikennepalvelua.

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

## 170 §

### *Toimintakyvyn heikkeneminen*

Tehtävää ilma-aluksessa, ilmailuun käytettävässä liitimessä tai muussa laitteessa taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa ei saa suorittaa se, jonka veren alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai joka on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

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

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

Edellä 1 momentissa mainittua lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavalla henkilöllä tarkoitetaan ainakin lentoaseman turvavalvotulla alueella työskentelevää, lennonvarmistuksen operatiivisissa ja teknillisissä tehtävissä toimivaa, lentoturvallisuuteen liittyvissä esimiestehtävissä toimivaa, ilma-aluksen lentävää henkilöstöä ja lennonvalmisteluun liittyvässä tehtävässä toimivaa henkilöstöä, lentoaseman turvavalvotulla alueella liikkumisluvan omaavaa henkilöstöä, lentoaseman turvatarkastajaa ja lentoaseman vartijaa.

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

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

## 174 §

### *Virkavastuu*

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

## 16 luku

### **Rangaistukset**

178 §

*Ilmailurikkomus*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

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

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

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

10) rikkoo 57 §:ssä säädettyä tai sen nojalla annettua määräystä ilma-aluksen tai laitteen päällikön taikka miehistön jäsenen tai tähytäjän velvollisuudesta lennon valmistelusta ja suorittamisesta,

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

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

17 luku

**Muutoksenhaku**

181 §

*Muutoksenhaku*

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

1) 40 §:ssä tarkoitettu päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;

2) 47 §:ssä tarkoitettut päätökset lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja merkinantajan hyväksyntä;

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

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

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

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

181 a §

### *Muutoksenhakuun oikeutetut eräissä tapauksissa*

Rekisteröidyllä yhdistyksellä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhdistyksen tai säätiön toiminta-alueelle, jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia. Kunnalla, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle, jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

## **2.**

### **Laki**

#### **ilmailulain (1194/2009) 68 ja 69 §:n kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

Tällä lailla kumotaan ilmailulain (1194/2009) 68 ja 69 § siltä osin kuin ne koskevat kaupallista ilmakuljetusta ilmapallolla.

#### 2 §

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

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan. Lain 1 §:n mukaisesti kumottavien säännösten nojalla annettuja määräyksiä noudatetaan siihen saakka, kun ne erikseen kumotaan uusilla määräyksillä.

#### 3 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

### 3.

## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan 128 §.*

*muutetaan 127 §:n 5 momentti, 128 ja 130 §, 256 §:n 2 momentti, 266 §*

*lisätään uusi 126 a, 128, 129 a ja 133 a §, 249 §:ään uusi 5 momentti ja 266 a §*  
seuraavasti:

#### II OSA

#### Liikennemarkkinat

#### 13 luku

#### Luvanvarainen lentotoiminta

#### 126 a §

#### *Lentoliikenneoikeuksien rajoittaminen*

Liikenne- ja viestintävirasto voi enintään 14 vuorokauden ajaksi kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenteen harjoittamiselle reiteillä, joiden lähtö- tai saapumipaikka on Suomessa.

Kielto, rajoitus tai ehto voidaan asettaa vain, jos se on välttämätöntä lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka tartuntatautilaissa (1227/2016) tarkoitetun poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen toimien on oltava lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa tarkoitettulla tavalla suhteellisuus- ja avoimuusperiaatteiden mukaisia ja perustuttava puolueettomiin ja syrjimättömiin perusteisiin. Toimista päätettäessä on myös muutoin huomioitava, mitä lentoliikenneasetuksessa säädetään ja soveltuvissa kansainvälisissä sopimuksissa määrätään lentoliikenneoikeuksien rajoittamisesta.

Ennen toimista päättämistä Liikenne- ja viestintäviraston on varattava asianomaisille viranomaisille tilaisuus tulla kuulluksi.

Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava 1 momentissa tarkoitettujen toimien osalta yhteydenpidosta Euroopan unionin komission, muiden valtioiden ja näiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa ottaen huomioon, mitä lentoliikenneasetuksessa säädetään ja soveltuvissa kansainvälisissä sopimuksissa määrätään.

#### 127 §

#### *Lentotyöluja*

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

128 §

#### *Kaupallisen lentotoiminnan ilmoitus*

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

14 luku

#### **Lentomiestien pätevyudet ja koulutus**

129 a §

#### *Soveltamisala*

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

130 §

#### *Lentäjä, matkustamomiestien jäsen ja kauko-ohjaaja*

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiestien vaatimuksista ja henkilöluvista säädetään EASA-asetuksessa ja siviili-ilmailun lentomiestien 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 lentomiestien asetusta. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiestien jäsenenä toimivalla luonnollisella henkilöllä on kuitenkin oltava lentäjän lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen sekä lääketieteellinen kelpoisuus. Ilma-aluksen ohjaamomiestien jäsenenä toimivalla ja muulla ilmailuradiota käyttävällä luonnollisella henkilöllä on myös oltava Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) yleissopimukseen (SopS 94/1996) liittyvän kansainvälisen radio-ohjesäännön mukainen rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuus.

Miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajan pätevyyttä ja ilma-aluksen käyttäjän rekisteröitymistä koskevista vaatimuksista säädetään EASA-asetuksen nojalla annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2019/947.

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

133 a §

*Miehistökortti*

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

Miehistökortin myöntämisen ja voimassaolon edellytyksenä on, että:

1) hakija toimii ilma-aluksen miehistön jäsenenä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän liikenneluvan haltijan palveluksessa;

2) hakija täyttää ilmailulain 102 §:ssä tarkoitetun lentokenttäalueelle pääsylvän myöntämisen edellytykset.

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

VII OSA

**Seuraamukset, muutoksenhaku ja rangaistussäännökset**

31 luku

**Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku**

249 §

*Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa*

---

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää tai rajoittaa toistaiseksi tai määräaikaaisesti sellaisen 13 tai 14 luvussa tarkoitetun toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa, mutta siitä on tehtävä ilmoitus, jos:

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

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

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

256 §

*Oikaisuvaatimus*

---

Henkilöluvan hakija tai haltija saa vaatia oikaisua 35 §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutuskeskuksen, 89 §:ssä tarkoitetun näytön vastaanottajan, 114 §:ssä tarkoitetun merenkulun koulutuksen järjestäjän ja 135 §:ssä tarkoitetun koulutusluvan haltijan

tai ilmoituksenvaraisen koulutustoiminnan harjoittajan sekä 195 §:ssä tarkoitetun ilmailulääkäriin, ilmailulääketieteen keskuksen, työterveyslääkäriin ja matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntävän organisaation sekä 204 §:ssä tarkoitetun rautatielääkäriin, 205 §:ssä tarkoitetun psykologin sekä 206 §:ssä tarkoitetun merimieslääkäriin antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenne- ja viestintävirastolta.

---

## 32 luku

### **Rangaistussäännökset**

#### 266 §

##### *Luvaton lentotoiminta*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa 127 §:ssä tai lentotoiminta-asetuksessa tarkoitettua erityislentotoimintaa, 128 §:ssä tarkoitettua toimintaa taikka komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2019/947 tarkoitettua miehittämätöntä ilmailutoimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai ilmoitusta tai rikkoo tällaisen luvan tai ilmoituksen ehtoja, on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta lentotoiminnasta sakkoon.

#### 266 a §

##### *Miehittämätöntä ilma-alustoimintaa koskevat rikkomukset*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) käyttää miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää ilman komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 8 artiklan mukaisen kauko-ohjaajan pätevyysvaatimuksen taikka 135 a §:n mukaisen vähimmäisiän täyttämistä; tai

2) käyttää miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää rekisteröitymättä käyttäjäksi ollessaan siihen komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 14 artiklan nojalla velvollinen, on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, miehittämätöntä ilma-alustoimintaa koskevasta rikkomuksesta sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

## **4.**

### **Laki**

#### **sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 265 ja 307 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan 265 § 5 momentti ja 307 §

seuraavasti:

265 §

*Pätevyyden osoittaminen*

---

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

---

307 §

*Eräiden muiden viranomaisten tehtävät*

Poliisi ja Rajavartiolaitos valvovat Liikenne- ja viestintäviraston ohella radiolupaa koskevan 39 §:n ja telelaitteen merkitsemistä koskevan 262 §:n 1 momentin noudattamista. Tulli valvoo Liikenne- ja viestintäviraston ohella telelaitteiden maahantuontia koskevien säännösten ja määräysten noudattamista. Tullin valvonnasta vesiliikenteen yhteydessä säädetään vesiliikennelaissa (782/2019).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

## 5.

### Laki

#### rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 23 luvun 1 §:n 2 momentin 2 kohta ja 2 §:n 2 momentin 2 kohta  
seuraavasti:

1 §

*Liikenneturvallisuuden vaarantaminen*

---

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitettulla tavalla

---

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia, liikenteen palveluista annetun lain 13 tai



14 lukua, niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä taikka ilmailulain 2 §:ssä tarkoitettua EASA-asetusta tai sen nojalla annettuja täytäntöönpanosäädöksiä;

2 §

*Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen*

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

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia, liikenteen palveluista annetun lain 13 tai 14 lukua, niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä taikka ilmailulain 2 §:ssä tarkoitettua EASA-asetusta tai sen nojalla annettuja täytäntöönpanosäädöksiä, tai

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

..ministeri Etunimi Sukunimi

# Laki

## ilmailulain (864/2014) muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* 150 ja 156 §.

*muutetaan* 2 §:n 16 ja 25 kohta, 3 §:n 1 momentin johdantokappale, 6 §:n 4 momentti, 9 §, 10 §:n 1 momentti, 40 §, 47 §:n 1 momentti, 81 §:n 1 momentti, 108 ja 110 §, 112 §:n 1 momentti, 141 §:n 1 momentti, 146 ja 152 §, 166 §:n 1 momentin 2 kohta, 170 ja 174 §, 178 §:n 1, 8–10, 15 ja 21 kohta ja 181 §:n 3 momentti,

*lisätään* 2 §:ään uusi 26–28 kohta, 3 §:ään uusi 4 momentti, uusi 44 a ja 79 a §, 47 §:n 1 momentti uusi 7 kohta, 80 §:ään uusi 3 ja 4 momentti, uusi 81 a, 81 b, 88 a, 137 a §, 141 § 1 momentin uusi 11 kohta, 153 §:ään uusi 7 momentti, 158 §:ään uusi 7 momentti, uusi 169 a § ja 181 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

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

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

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;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18) *jäsenvaltiolla* Euroopan unionin jäsenvaltiota;

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

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

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 täytäntöönpanoasetuksen 2 artiklan toisen kohdan 4 alakohdassa tarkoitettua ilmatilavyöhykettä;

24) *ilmatilan hallintayksiköllä* ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005, jäljempänä 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

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

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

18) *jäsenvaltiolla* Euroopan unionin jäsenvaltiota;

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

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

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 täytäntöönpanoasetuksen 2 artiklan toisen kohdan 4 alakohdassa tarkoitettua ilmatilavyöhykettä;

24) *ilmatilan hallintayksiköllä* ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005, jäljempänä 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

## Voimassa oleva laki

ne suoja-, esterajoitus- tai muut alueet, joita tarvitaan lentopaikan ylläpitoon, käyttämiseen ja turvavalvontaan.

### 3 §

#### *Toimivaltainen viranomainen*

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

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

## Ehdotus

ne suoja-, esterajoitus- tai muut alueet, joita tarvitaan lentopaikan ylläpitoon, käyttämiseen ja turvavalvontaan;

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

27) *ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskevalla täytäntöönpanoasetuksella asetusten (EU) N:o 923/2012, (EU) N:o 139/2014 ja (EU) 2017/373 muuttamisesta ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja, ilmatilan rakenteiden suunnittelua ja tietojen laatua ja kiitotieturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 73/2010 kumoamisesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2020/469;*

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

### 3 §

#### *Toimivaltainen viranomainen*

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

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 asetus (EY) N:o 300/2008 (*turva-asetus*) ja sen nojalla annetut asetukset;

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6 §

*Sotilasilmailu*

Sen lisäksi, mitä 5 §:ssä säädetään, puolustusvoimat voi antaa maanpuolustuksen järjestämiseksi ja puolustusvoimille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi omaa sotilasilmailutoimintaansa ja kansainvälistä sotilasilmailua Suomessa koskevia määräyksiä sotilasilmailusta siten kuin jäljempänä säädetään.

Sotilasilmailuviranomainen voi antaa sotilasilmailun lentoturvallisuuden varmistamiseksi kansallista sotilasilmailua ja kansainvälistä sotilasilmailua Suomessa koskevia määräyksiä siten kuin jäljempänä säädetään.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, sotilasilmailuviranomainen rinnastetaan Liikenne- ja viestintävirastoon silloin, kun kyse on yksinomaan sotilasilmailun lentoturvallisuutta koskevista asioista.

Ilmavoimien komentaja vastaa sotilasilmailun toimeenpanosta ja turvallisuudesta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin sotilasilmailuviranomaisesta.

9 §

*Eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita koskevat poikkeukset*

6 §

*Sotilasilmailu*

Sen lisäksi, mitä 5 §:ssä säädetään, puolustusvoimat voi antaa maanpuolustuksen järjestämiseksi ja puolustusvoimille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi omaa sotilasilmailutoimintaansa ja kansainvälistä sotilasilmailua Suomessa koskevia määräyksiä sotilasilmailusta siten kuin jäljempänä säädetään.

Sotilasilmailuviranomainen voi antaa sotilasilmailun lentoturvallisuuden varmistamiseksi kansallista sotilasilmailua ja kansainvälistä sotilasilmailua Suomessa koskevia määräyksiä siten kuin jäljempänä säädetään.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, sotilasilmailuviranomainen rinnastetaan Liikenne- ja viestintävirastoon silloin, kun kyse on yksinomaan sotilasilmailun lentoturvallisuutta koskevista asioista.

Ilmavoimien komentaja vastaa sotilasilmailun toimeenpanosta ja turvallisuudesta. *Ilmavoimien komentaja vastaa kansainvälisen sotilasilmailun turvallisuudesta kuitenkin vain silloin, kun vieraan valtion sotilasilma-alus on Suomessa liittyen puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 2 §:ssä tarkoitettuihin Puolustusvoimien tehtäviin tai Puolustusvoimien kutsumana.*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin sotilasilmailuviranomaisesta.

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 vähäisiä poikkeuksia siitä, mitä tämän lain 2–7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain lentomiestien pätevyys- ja koulutusta koskevassa II osan 13 luvussa säädetään:

- 1) ultrakevyelle ilma-alukselle;
- 2) ilma-alukselle, jolla on selkeä historiallinen merkitys;
- 3) ilma-alukselle, joka on erityisesti suunniteltu tai muutettu tutkimus-, kokeilu- tai tieteellisiin tarkoituksiin;
- 4) harrasterakenteiselle ilma-alukselle;
- 5) alun perin sotilastarkoituksiin suunnitellulle ilma-alukselle;
- 6) EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettulle ilma-alukselle.

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

- 1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone tai moottoroitu laskuvarjo;
- 2) liidin, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena 100 kiloa, mukaan luettuna jaloilta lähtevät liittimet;
- 3) muu ilma-alus, jonka rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kiloa; *tällä ei kuitenkaan tarkoiteta miehittämättömiä ilma-alusta.*

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

Jos turvallisuus- tai ympäristövaikutukset sitä edellyttävät, Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettuja ilma-aluksia ja laitteita sekä miehittämättömiä ilma-alusjärjestelmiä, urheilulaskuvarjoa ja nousuvarjoa koskevia teknisiä, toiminnallisia sekä ohjaajalta edellytettävää tietoa, taitoa,

Tämän lain säännöksiä sovelletaan tässä pykälässä tarkoitettuihin ilma-aluksiin ja laitteisiin. Jos lentoturvallisuuden kannalta ei ole estettä, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää vähäisiä poikkeuksia siitä, mitä tämän lain 2–7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain lentomiestien pätevyys- ja koulutusta koskevassa II osan 14 luvussa säädetään:

- 1) ultrakevyelle ilma-alukselle;
- 2) ilma-alukselle, jolla on selkeä historiallinen merkitys;
- 3) ilma-alukselle, joka on erityisesti suunniteltu tai muutettu tutkimus-, kokeilu- tai tieteellisiin tarkoituksiin;
- 4) harrasterakenteiselle ilma-alukselle;
- 5) alun perin sotilastarkoituksiin suunnitellulle ilma-alukselle;
- 6) EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettulle ilma-alukselle.

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

- 1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone tai moottoroitu laskuvarjo;
- 2) liidin, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena 100 kiloa, mukaan luettuna jaloilta lähtevät liittimet;
- 3) muu ilma-alus, jonka rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kiloa;

*Mitä tämän lain 2–4 ja 7 luvussa säädetään, ei sovelleta miehittämättömään ilma-alusjärjestelmään.*

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

Jos turvallisuus- tai ympäristövaikutukset sitä edellyttävät, Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettuja ilma-aluksia ja laitteita sekä miehittämättömiä ilma-alusjärjestelmiä, urheilulaskuvarjoa ja nousuvarjoa koskevia teknisiä, toiminnallisia sekä ohjaajalta edellytettävää tietoa, taitoa,



*Voimassa oleva laki*

kokemusta ja ikää koskevia määräyksiä. Tällaisia määräyksiä valmisteltaessa on kuultava ilmailualan valtakunnallisia harrastejärjestöjä

10 §

*Oikeus ilmailuun Suomen alueella*

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää 1 momentissa tarkoitettun luvan, jos kyseessä on:

- 1) ilma-aluksen tilapäinen liikenne valtiosta, joka ei ole liittynyt Chicagon yleissopimukseen;
- 2) siirto-, koe-, esittely-, näytös- tai kilpailulento rekisteröimättömällä ilma-aluksella;
- 3) rekisteröimättömän ja miehittämättömän vapaan ilmapallon yksi tai useampi lento;
- 4) 1–3 kohdassa tarkoitettuun ilma-aluksen käyttöön rinnastettava ilma-aluksen käyttö.

40 §

*Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tekemän lentokelpoisuustarkastuksen ja suosituksen

*Ehdotus*

kokemusta ja ikää koskevia määräyksiä. Tällaisia määräyksiä valmisteltaessa on kuultava ilmailualan valtakunnallisia harrastejärjestöjä.

10 §

*Oikeus ilmailuun Suomen alueella*

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää 1 momentissa tarkoitettun luvan, jos kyseessä on:

- 1) ilma-aluksen tilapäinen liikenne valtiosta, joka ei ole liittynyt Chicagon yleissopimukseen;
- 2) siirto-, koe-, esittely-, näytös- tai kilpailulento rekisteröimättömällä ilma-aluksella;
- 3) rekisteröimättömän ja miehittämättömän vapaan ilmapallon yksi tai useampi lento;
- 4) 1–3 kohdassa tarkoitettuun ilma-aluksen käyttöön rinnastettava ilma-aluksen käyttö.

40 §

*Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen*

Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama lentokelpoisuustarkastaja myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen tekemänsä lentokelpoisuustarkastuksen perusteella, jos ilma-alus täyttää tarkastushetkellä

sen perusteella, jos ilma-alus täyttää tarkastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai ilmailuun annetun luvan myöntämisen vaatimukset. *Liikenne- ja viestintävirasto voi myös päättää, että sellainen lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, jota Liikenne- ja viestintävirasto käyttää 39 §:n 2 momentin mukaisesti apunaan, myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen Liikenne- ja viestintäviraston erikseen määräämin ehdoin.*

Jollei lentokelpoisuuden hallintaorganisaation antamaa suositusta tai lentokelpoisuuden tarkastustodistusta ole kohtuudella saatavissa, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää lentokelpoisuustodistuksen tai 38 §:n 2 momentissa tarkoitetun luvan ilmailuun tekemänsä katsastuksen perusteella, jos ilma-alus täyttää katsastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai luvan ilmailuun myöntämisen vaatimukset

lentokelpoisuustodistuksen tai ilmailuun annetun luvan myöntämisen vaatimukset.

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

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

*Liikenne- ja viestintävirasto valvoo valtuuttamiensa organisaatioiden ja asiantuntijoiden tarkastustoimintaa. Lentokelpoisuustarkastajan valvonnassa käytettäviin hallinnollisiin seuraamuksiin sovelletaan, mitä 14 luvussa organisaatiolle myönnetystä luvasta säädetään.*

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

*Melutodistus*

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

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

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

## 47 §

*Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit*

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

- 1) huoltohenkilöstön lupakirja;
- 2) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 3) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 4) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;
- 5) matkustamomiehistön kelpoisuustodistus ja matkustamomiehistön terveydentilatodistus;
- 6) merkinantajan hyväksyntä.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin tai Eurocontrolin normeihin perustuvia tarkempia

## 47 §

*Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit*

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

- 1) huoltohenkilöstön lupakirja *kelpuutuksineen*;
- 2) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 3) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 4) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;
- 5) matkustamomiehistön kelpoisuustodistus ja matkustamomiehistön terveydentilatodistus;
- 6) merkinantajan hyväksyntä;
- 7) *rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus*.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin tai Eurocontrolin normeihin perustuvia tarkempia

## *Voimassa oleva laki*

määräyksiä lupien kelpoisuusvaatimuksista, hakemisesta ja voimassaoloajoista.

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan on katsottava olevan soveltumaton luvan haltijaksi, jos hän:

1) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;

2) rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen;

3) on aiemmalla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että on syytä epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa ilmailun turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Luvassa määrätään, mitä tehtäviä sen haltijalla on oikeus suorittaa. Lupaan voidaan liittää lentoturvallisuuden ylläpitämisen kannalta tarpeellisia ehtoja.

Poiketen siitä, mitä kielilaissa (423/2003) säädetään viranomaisessa käytettävistä kielistä, Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää luvan myöntämiseen vaadittavan tiedollisen ja taidollisen kokeen englannin kielellä.

*(uusi)*

80 §

## *Ehdotus*

määräyksiä lupien kelpoisuusvaatimuksista, hakemisesta ja voimassaoloajoista.

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan on katsottava olevan soveltumaton luvan haltijaksi, jos hän:

1) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;

2) rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen;

3) on aiemmalla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että on syytä epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa ilmailun turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Luvassa määrätään, mitä tehtäviä sen haltijalla on oikeus suorittaa. Lupaan voidaan liittää lentoturvallisuuden ylläpitämisen kannalta tarpeellisia ehtoja.

Poiketen siitä, mitä kielilaissa (423/2003) säädetään viranomaisessa käytettävistä kielistä, Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää luvan myöntämiseen vaadittavan tiedollisen ja taidollisen kokeen englannin kielellä.

79 a §

### *Rakentamislupaa koskevasta hakemuksesta tiedottaminen*

*Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia, Liikenne- ja viestintäviraston on annettava rakentamislupaa koskeva hakemus tiedoksi julkisella kuulutuksella noudattaen, mitä hallintolain 62 a §:ssa säädetään. Kuulutus ja hakemus-asiakirjat on kuitenkin oltava nähtävillä vähintään 30 päivän ajan.*

80 §

*Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä  
kuulemismenettely*

*Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä  
kuulemismenettely*

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupa haetaan muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen tai niiden 79 §:n mukaista muuttamiseen, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naapureille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupa haetaan muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen tai niiden 79 §:n mukaista muuttamiseen, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naapureille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

*Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia, on 1 ja 2 momentissa säädetyn lisäksi ennen asian ratkaisemista varattava niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, tilaisuus tehdä muistutuksia lupa-asian johdosta. Muille kuin niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, on varattava tilaisuus ilmaista mielipiteensä.*

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

81 §

*Rakentamisluvan myöntämisen edellytykset*

Rakentamislupa on myönnettävä, jos lentopaikka tai muu ilmailua palveleva alue sekä sen rakennukset, rakennelmat ja laitteet täyttävät lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden edellyttämät vaatimukset ja lentopaikalle on myönnetty ympäristönsuojelulain

81 §

*Rakentamisluvan myöntämisen edellytykset*

Rakentamislupa on myönnettävä, jos lentopaikka tai muu ilmailua palveleva alue sekä sen rakennukset, rakennelmat ja laitteet täyttävät lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden edellyttämät vaatimukset ja lentopaikalle on myönnetty ympäristönsuojelulain

## *Voimassa oleva laki*

(527/2014) edellyttämä ympäristölupa. Rakentamislupaan voidaan liittää ehtoja, joiden avulla voidaan varmistaa lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden toteutuminen. Rakentamislupa voidaan kuitenkin evätä maanpuolustuksellisten syiden perusteella.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentotoiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvat tarkemmat määräykset rakentamisluvan myöntämisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) ilma-alusten käyttöön tarkoitettujen alueiden mitoitusta ja ominaisuuksia;
- 2) lentoesterajoituksia ja lentoesteiden merkitsemistä;
- 3) visuaalisia maalaitteita;
- 4) lentopaikan lennonvarmistuspalveluja;
- 5) lentopaikan pelastustoimintaa;
- 6) siviili-ilmailun turvaamista;
- 7) muita 1–6 kohtaan verrattavia lentoliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi asetettavia vaatimuksia.

Rakentamislupa myönnetään vähintään viiden vuoden määräajaksi. Lupa voidaan peruuttaa, jos lupaan liitettyjä ehtoja ei noudateta tai luvan antamisen edellytykset eivät enää täyty eikä luvan haltija ole korjannut puutteita Liikenne- ja viestintäviraston määräämässä kohtuullisessa ajassa.

*(uusi)*

## *Ehdotus*

(527/2014) edellyttämä ympäristölupa. Rakentamislupaan voidaan liittää *ympäristöehtoja sekä* ehtoja, joiden avulla voidaan varmistaa lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden toteutuminen. Rakentamislupa voidaan kuitenkin evätä maanpuolustuksellisten syiden perusteella.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentotoiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvat tarkemmat määräykset rakentamisluvan myöntämisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) ilma-alusten käyttöön tarkoitettujen alueiden mitoitusta ja ominaisuuksia;
- 2) lentoesterajoituksia ja lentoesteiden merkitsemistä;
- 3) visuaalisia maalaitteita;
- 4) lentopaikan lennonvarmistuspalveluja;
- 5) lentopaikan pelastustoimintaa;
- 6) siviili-ilmailun turvaamista;
- 7) muita 1–6 kohtaan verrattavia lentoliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi asetettavia vaatimuksia.

Rakentamislupa myönnetään vähintään viiden vuoden määräajaksi. Lupa voidaan peruuttaa, jos lupaan liitettyjä ehtoja ei noudateta tai luvan antamisen edellytykset eivät enää täyty eikä luvan haltija ole korjannut puutteita Liikenne- ja viestintäviraston määräämässä kohtuullisessa ajassa.

*81 a §*

### *Rakentamislupaa koskeva päätös ja seuranta*

*Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia, on rakentamisluvan myöntämistä koskevasta päätöksestä käytävä ilmi hallintolaissa ja ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa säädetyn lisäksi mahdolliset päätökseen liitetyt ympäristöehdot. Päätöksessä on lisäksi selostettava kuvaus hankkeen ominaisuuksista ja mahdollisista toimenpiteistä merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sekä kuvaus Liikenne- ja viestintäviraston seurantatoimenpiteistä.

Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava hankkeen, johon sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia, arvioidujen ja muiden vaikutusten toteutumista sekä käytettävä hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa.

(uusi)

81 b §

Rakentamislupaa koskevasta päätöksestä tiedottaminen

Jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia, Liikenne- ja viestintäviraston on annettava rakentamislupaa koskeva päätös tiedoksi julkisella kuulutuksella noudattaen, mitä hallintolain 62 a §:ssä säädetään. Kuulutus sekä päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat on pidettävä kuitenkin nähtävillä vähintään 30 päivän ajan. Rakentamisluvan myöntämistä koskeva päätös on lisäksi annettava tiedoksi kunnalle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle.

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

(uusi)

88 a §

Valtionavustus lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää valtionavustuksia valtion lentoasemaverkko-yhtiön ulkopuolisten lentopaikkojen toimintaja investointimenoihin valtion talousarviossa tarkoitukseen osoitetun määrärahan puitteissa.

*Valtionavustusten myöntämiseen sovelletaan Euroopan komission asetusta tiettyjen tuki-muotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (EU) N:o 651/2014 siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen siltä osin kuin kyse on asetuksen 56 a artiklan soveltamisalaan kuuluvasta tuesta. Tämän lisäksi sovelletaan täydentävästi valtionavustuslakia 688/2001 sekä komission tiedonantoa suunta- viivoista valtion-tuelle lentoasemille ja lentoyhtiöille (2014/ c 99/03).*

## 108 §

*Ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoaminen*

Valtioneuvosto nimeää Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan ilmaliikennepalvelun tarjoajan, joka toimii kyseisessä ilmatilassa yksinoikeudella. Ennen ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä ja puolustusministeriötä ja nimettäessä on otettava huomioon asianomaisessa ilmatilassa tai sen osassa tarjottavan ilmaliikennepalvelun erityispiirteet, turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla, ilmatilan tehokas käyttö sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja valmiuslain (1552/2011) 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuihin poikkeusoloihin liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat ehdot.

Valtioneuvosto voi nimetä Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan sääliikennepalvelujen tarjoajan, joka toimii kyseisessä ilmatilassa yksinoikeudella. Ennen sääpalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä, puolustusministeriötä ja ilmaliikennepalvelun tarjoajaa. Sääpalvelun tarjoajaa nimettäessä on otettava huomioon turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja kriisitilalahallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Sääpalvelun tarjoajan

## 108 §

*Ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoaminen*

Valtioneuvosto nimeää Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan ilmaliikennepalvelun tarjoajan, joka toimii kyseisessä ilmatilassa yksinoikeudella. Ennen ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä ja puolustusministeriötä ja nimettäessä on otettava huomioon asianomaisessa ilmatilassa tai sen osassa tarjottavan ilmaliikennepalvelun erityispiirteet, turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla, ilmatilan tehokas käyttö sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja valmiuslain (1552/2011) 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuihin poikkeusoloihin liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat ehdot.

Valtioneuvosto voi nimetä Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan sääpalvelujen tarjoajan, joka toimii kyseisessä ilmatilassa yksinoikeudella. Ennen sääpalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä, puolustusministeriötä ja ilmaliikennepalvelun tarjoajaa. Sääpalvelun tarjoajaa nimettäessä on otettava huomioon turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja kriisitilalahallintaan liittyvien tehtävien suoritta-



*Voimassa oleva laki*

nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat ehdot.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi päättää, että Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osassa annetaan lennonvarmistuspalvelua vain englannin kielellä, jos se on tarpeen lentoturvallisuuden ja ilmailun sujuvuuden varmistamiseksi sekä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden toteuttamiseksi.

*110 §*

*Lentomenetelmät*

Ilmaliikennepalvelun tarjoaja vastaa lentopaikan lähtö- ja tuloreiteistä sekä lentomenetelmistä lähi- ja lähestymisalueella sekä ilmatilassa, jossa annetaan lentopaikan lentotiedotuspalvelua

*Ehdotus*

mismahdollisuudet. Sääpalvelun tarjoajan nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat ehdot.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi päättää, että Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osassa annetaan lennonvarmistuspalvelua vain englannin kielellä, jos se on tarpeen lentoturvallisuuden ja ilmailun sujuvuuden varmistamiseksi sekä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden toteuttamiseksi.

*110 §*

*Lentomenetelmät*

*Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ilmatilanhallinnan vaatimuksia koskevan täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklan 3 kohdan c alakohdan 8 ja 9 alakohdissa tarkoitetuista jäsenvaltion tehtävistä, jotka liittyvät ilmatilan rakenteiden suunnitteluun sekä lentomenetelmien ylläpitoon ja säännölliseen uudelleentarkasteluun. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset lentomenetelmäsunnittelupalvelujen tarjoajia koskevista lentomenetelmien suunnitteluperusteista ottaen huomioon Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston ja Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antaman ohjeistuksen.*

*Lentomenetelmistä vastaa ilmaliikenteen hallintaa koskevan täytäntöönpanoasetuksen mukaisen hyväksyntätodistuksen saanut lentomenetelmäsunnittelupalvelujen tarjoaja. Lentopaikan pitäjä vastaa siitä, että lentopaikalla käytetty lentomenetelmä on hyväksyntätodistuksen saaneen lentomenetelmäsunnittelupalvelujen tarjoajan suunnittelema.*

*Lentomenetelmäsunnittelupalvelujen tarjoajan on lentomenetelmää suunnitellessaan tai uudelleen tarkastellessaan kuultava asianomaista ilmaliikennepalvelun tarjoajaa.*

*112 §*

*112 §*

*Valtion ilmailun ja sotilasilmailun tehtävien toteuttamista varten ylläpidettävät, järjestettävät ja kehitettävät lennonvarmistuspalvelut ja niiden hinnoittelu*

***Lennonvarmistuspalvelujen ylläpitäminen, järjestäminen ja kehittäminen***

Edellä 108 §:ssä tarkoitettu ilmaliikennepalvelun tarjoaja ylläpitää, järjestää ja kehittää tarjoamiaan lennonvarmistuspalveluja ilmatilan lohkoissa siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten. Valtion ilma-aluksilta ja sotilasilma-aluksilta perittävien maksujen on vastattava siviili-ilmailun ilma-aluksille tarjottavista palveluista perittäviä maksuja, jos kyseessä ei ole erillispalvelu tai jollei niistä ole toisin sovittu. Valtion ilmailulle ja sotilasilmailulle järjestettävistä palveluista ja niiden hinnoittelusta sovitaan tarkemmin ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja valtion ilmailun sekä sotilasilmailun edustajien välillä.

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

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

- 1) joita tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja;
- 2) joita varten ei ole määritettynä yleisten palveluehtojen mukaisia maksuja; ja
- 3) joita käyttävät ainoastaan valtion ilma-alukset tai sotilasilma-alukset.

Lennonvarmistuksen erillispalveluihin kuuluvista palveluista voidaan antaa tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

Lennonvarmistuksen erillispalveluista suoritettavien korvausten tulee olla kohtuullisia ottaen huomioon palveluista aiheutuneet erilliskustannukset ja kohtuullinen tuotto.

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

- 1) joita tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja;
- 2) joita varten ei ole määritettynä yleisten palveluehtojen mukaisia maksuja; ja
- 3) joita käyttävät ainoastaan valtion ilma-alukset tai sotilasilma-alukset.

Lennonvarmistuksen erillispalveluihin kuuluvista palveluista voidaan antaa tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

Lennonvarmistuksen erillispalveluista suoritettavien korvausten tulee olla kohtuullisia ottaen huomioon palveluista aiheutuneet erilliskustannukset ja kohtuullinen tuotto.

(uusi)

137 a §

*Tarkastuslentäjän vahingonkorvausvastuu*

*Tarkastuslentäjän korvausvastuu tarkastuslennolla aiheutuneesta vahingosta on enintään 100 000 euroa vahinkotapahtumaa kohden edellyttäen, että vahinkoa ei ole aiheutettu tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta.*

*Tarkastuslentäjän vahingonkorvausvastuusta säädetään muilta osin 136 §:ssä.*

141 §

141 §

*Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi*

*Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi*

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

1) lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen;

2) huoltohenkilöstön lupakirja;

3) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;

4) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;

5) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;

6) ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä;

7) turvatarkastajan hyväksyntä;

8) siviili-ilmailun turvakouluttajan hyväksyntä;

9) EU:n turvatoimien varmentajan hyväksyntä; *tai*

10) koulutus- tai lentotoimintaorganisaation vastuuhenkilön hyväksyntä.

Edellä 1 momentista poiketen toimivaltainen viranomainen on poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, kun kyseessä on poliisimiehelle myönnetty turvatarkastajan hyväksyntä, raja- tai merivartioston komentaja, kun kyseessä on rajavartiomiehelle myönnetty

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

1) lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen;

2) huoltohenkilöstön lupakirja *kelpuutuksineen*;

3) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;

4) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;

5) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;

6) ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä;

7) turvatarkastajan hyväksyntä;

8) siviili-ilmailun turvakouluttajan hyväksyntä;

9) EU:n turvatoimien varmentajan hyväksyntä;

10) koulutus- tai lentotoimintaorganisaation vastuuhenkilön hyväksyntä, *tai*

11) *rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuus.*

Edellä 1 momentista poiketen toimivaltainen viranomainen on poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, kun kyseessä on poliisimiehelle myönnetty turvatarkastajan hyväksyntä, raja- tai merivartioston komentaja, kun kyseessä on rajavartiomiehelle myönnetty

*Voimassa oleva laki*

turvataarkastajan hyväksyntä, ja Tullin valvontaosaston päällikkö tai hänen määräämänsä, kun kyseessä on tullimiehelle myönnetty turvatarkastajan hyväksyntä.

146 §

*Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi*

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

- 1) lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio;
- 2) ilmailulääketieteen keskus;
- 3) suunnittelu-, valmistus- tai huoltoorganisaatio;
- 4) huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio;
  
- 8) lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjä;
- 9) lentopaikan pitäjä;
- 10) valvottu edustaja, tunnettu lähettäjä tai valvottu toimittaja;
- 11) kolmannen maan lentoasemalta Euroopan unioniin liikennöivän rahdin tai postin kuljettajan hyväksynnän haltija;
- 12) lennonvarmistuspalvelun tarjoaja;
- 13) lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaatio;
- 15) 158 §:ssä tarkoitettun lentoesteluvan haltija.

150 §

*Lentotoimintaluvan, lentoluvan tai liikennöintiluvan raukeaminen*

*Lentotoimintalupa, lentolupa tai liikennöintilupa raukeaa, jos:*

- 1) luvan haltija ei ole ryhtynyt käyttämään liikenneoikeuksia saamansa liikennöintiluvan ehtojen mukaisesti;

*Ehdotus*

turvataarkastajan hyväksyntä, ja Tullin valvontaosaston päällikkö tai hänen määräämänsä, kun kyseessä on tullimiehelle myönnetty turvatarkastajan hyväksyntä.

146 §

*Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi*

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

- 1) lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio;
- 2) ilmailulääketieteen keskus;
- 3) suunnittelu-, valmistus- tai huoltoorganisaatio;
- 4) huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio;
- 5) 40 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuustarkastaja;
- 8) lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjä;
- 9) lentopaikan pitäjä;
- 10) valvottu edustaja, tunnettu lähettäjä tai valvottu toimittaja;
- 11) kolmannen maan lentoasemalta Euroopan unioniin liikennöivän rahdin tai postin kuljettajan hyväksynnän haltija;
- 12) lennonvarmistuspalvelun tarjoaja;
- 13) lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaatio;
- 15) 158 §:ssä tarkoitettun lentoesteluvan haltija.

*(kumotaan)*

2) luvan haltija lopettaa tai keskeyttää lentotoimintansa eikä osoita Liikenne- ja viestintäviraston asettamassa vähintään kuuden kuukauden mittaisessa määräajassa, että hän edelleen täyttää luvan saamisen toiminnalliset ja taloudelliset edellytykset tai että liikenteen keskeyttäminen johtuu sellaisista poikkeuksellisista seikoista, joihin liikennöintiluvan haltija ei ole voinut vaikuttaa; tai

3) luvan saamiseksi säädettyjä edellytyksiä ei enää ole olemassa, eikä luvan haltija korjaa puutteita Liikenne- ja viestintäviraston asettamassa vähintään kuukauden mittaisessa määräajassa.

## 152 §

*Ammattitaidon ylläpitäminen*

Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa oleva, jonka tehtävälle on asetettu erityisiä vaatimuksia ammattitaidon ylläpitämiseksi, voi ylläpitää ammattitaitoaan työskentelemällä sivutoimisesti ilmailutoimintaa harjoittavan palveluksessa. Tällaisesta työstä ja sen ehdoista sovitaan erikseen viraston, sen palveluksessa olevan ja mainitun toiminnanharjoittajan kesken.

Mitä hallintolain (434/2003) 28 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään tämän pykälän 1 momentissa tarkoitetun henkilön esteellisyydestä käsiteltäessä Liikenne- ja viestintävirastossa mainitussa momentissa tarkoitettua toiminnanharjoittajaa koskevaa asiaa, ei sovelleta lennonvarmistuksen valvontaan eikä sitä koskevaan päätöksentekoon.

## 153 §

*Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoi-  
keus*

## 152 §

*Ammattitaidon ylläpitäminen*

Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa oleva, jonka tehtävälle on asetettu erityisiä vaatimuksia ammattitaidon ylläpitämiseksi, voi ylläpitää ammattitaitoaan työskentelemällä sivutoimisesti ilmailutoimintaa harjoittavan palveluksessa. Tällaisesta työstä ja sen ehdoista sovitaan erikseen viraston, sen palveluksessa olevan ja mainitun toiminnanharjoittajan kesken.

Mitä hallintolain (434/2003) 28 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään tämän pykälän 1 momentissa tarkoitetun henkilön esteellisyydestä käsiteltäessä Liikenne- ja viestintävirastossa mainitussa momentissa tarkoitettua toiminnanharjoittajaa koskevaa asiaa, ei sovelleta:

1) lennonvarmistuksen valvontaan eikä sitä koskevaan päätöksentekoon; eikä

2) lentoa simuloivien koulutuslaitteiden (FSTD-laitteiden) arviointimenetlyyn eikä sitä koskevaan päätöksentekoon.

## 153 §

*Viranomaisen tiedonsaanti- ja tarkastusoi-  
keus*

Ilmailutoimintaa harjoittavan samoin kuin ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän sekä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan on, siltä osin kuin tiedot ovat hänen hallussaan tai saatavillaan, annettava salassapitosäynnösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle sen pyynnöstä ilmailutoiminnan valvontaa varten:

- 1) ilma-alusta ja sen liikkumista koskevat tiedot, mukaan lukien tilannekuvan tallenteet;
- 2) lennonvarmistuspalvelun, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun sekä ilma-alusten puhelin- ja radioliikenteen tallenteet;
- 3) muut kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut lentoturvallisuuden kannalta tarpeelliset tiedot;
- 4) toiminnanharjoittajan toimintaa, taloutta ja vakuutuksia koskevat tiedot;
- 5) matkustajien oikeuksien toteutumisen valvonnan kannalta merkitykselliset tiedot;
- 6) toiminnan vastuuhenkilöistä nimi, henkilötunnus ja yhteystiedot.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada pyynnöstä tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi tarpeellisia tietoja:

- 1) matkustajilta;
- 2) ilma-aluksen henkilökuntaan kuuluvilta;
- 3) ilma-aluksessa kuljetettavan tavaran haltijoilta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada salassapitosäynnösten estämättä Tullilta tarpeellisia tietoja 146 §:ssä tarkoitettun valvotun edustajan ja tunnetun lähettäjän hyväksyntämenettelyä varten.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi:

- 1) päästä ilma-alukseen ja muuhun paikkaan, jossa ilmailutoimintaa harjoitetaan; ei kuitenkaan pysyväisluonteisesti asumiseen käytettäviin tiloihin;
- 2) tarkastaa muutoinkin ilmailutoimintaa harjoittavan toimintaa.

Lentoaseman pitävä ja lentoasemalla toimiva yritys tai muu turva-asetuksen soveltamisalaan kuuluva yhteisö on velvollinen viivytyksettä sallimaan komission valtuuttamien virkamiesten ja Liikenne- ja viestintäviraston

Ilmailutoimintaa harjoittavan samoin kuin ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän sekä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan on, siltä osin kuin tiedot ovat hänen hallussaan tai saatavillaan, annettava salassapitosäynnösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle sen pyynnöstä ilmailutoiminnan valvontaa varten:

- 1) ilma-alusta ja sen liikkumista koskevat tiedot, mukaan lukien tilannekuvan tallenteet;
- 2) lennonvarmistuspalvelun, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun sekä ilma-alusten puhelin- ja radioliikenteen tallenteet;
- 3) muut kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut lentoturvallisuuden kannalta tarpeelliset tiedot;
- 4) toiminnanharjoittajan toimintaa, taloutta ja vakuutuksia koskevat tiedot;
- 5) matkustajien oikeuksien toteutumisen valvonnan kannalta merkitykselliset tiedot;
- 6) toiminnan vastuuhenkilöistä nimi, henkilötunnus ja yhteystiedot.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada pyynnöstä tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi tarpeellisia tietoja:

- 1) matkustajilta;
- 2) ilma-aluksen henkilökuntaan kuuluvilta;
- 3) ilma-aluksessa kuljetettavan tavaran haltijoilta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada salassapitosäynnösten estämättä Tullilta tarpeellisia tietoja 146 §:ssä tarkoitettun valvotun edustajan ja tunnetun lähettäjän hyväksyntämenettelyä varten.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi:

- 1) päästä ilma-alukseen ja muuhun paikkaan, jossa ilmailutoimintaa harjoitetaan; ei kuitenkaan pysyväisluonteisesti asumiseen käytettäviin tiloihin;
- 2) tarkastaa muutoinkin ilmailutoimintaa harjoittavan toimintaa.

Lentoaseman pitävä ja lentoasemalla toimiva yritys tai muu turva-asetuksen soveltamisalaan kuuluva yhteisö on velvollinen viivytyksettä sallimaan komission valtuuttamien virkamiesten ja Liikenne- ja viestintäviraston

*Voimassa oleva laki*

suorittamat turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten soveltamista koskevat tarkastukset.

Liikenne- ja viestintäviraston ja muiden tässä pykälässä tarkoitettujen viranomaisten on noudatettava tämän lain noudattamisen valvontaa ja täytäntöönpanoa varten suoritettavissa tarkastuksissa, mitä hallintolain 39 §:ssä säädetään.

156 §

*Miehistökortti*

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

*Miehistökortin myöntämisen ja voimassaolon edellytyksenä on, että:*

*1) hakija toimii ilma-aluksen miehistön jäsenenä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän liikenneluvan haltijan palveluksessa;*

*2) hakija täyttää 102 §:ssä tarkoitetun lentokenntäalueelle pääsylvan myöntämisen edellytykset.*

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

158 §

*Lentoesteet*

Mastoa, tuulivoimalaa, nosturia, valaistus-, radio- tai muuta laitetta, rakennusta, rakennelmaa tai merkkiä ei saa asettaa, järjestää tai

*Ehdotus*

suorittamat turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten soveltamista koskevat tarkastukset.

Liikenne- ja viestintäviraston ja muiden tässä pykälässä tarkoitettujen viranomaisten on noudatettava tämän lain noudattamisen valvontaa ja täytäntöönpanoa varten suoritettavissa tarkastuksissa, mitä hallintolain 39 §:ssä säädetään.

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

*(kumotaan)*

158 §

*Lentoesteet*

Mastoa, tuulivoimalaa, nosturia, valaistus-, radio- tai muuta laitetta, rakennusta, rakennelmaa tai merkkiä ei saa asettaa, järjestää tai

kohdistaa siten, että sitä voidaan erehdyksessä pitää ilmailua palvelevana laitteena tai merkkinä. Rakennelma tai laite ei saa myöskään häiritä ilmailua palvelevia laitteita tai lentoliikennettä tai aiheuttaa muutoin vaaraa lentoturvallisuudelle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua sekaannusta, häiriötä tai vaaraa mahdollisesti aiheuttavan laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen tarvitaan lentoestelupa, jos este:

1) ulottuu yli 10 metrin korkeuteen maan- tai vedenpinnasta ja sijaitsee lentopaikan, kevytlentopaikan tai varalaskupaikan kiitotien ympärillä olevan suorakaiteen sisällä, jonka pitkät sivut ovat 500 metrin etäisyydellä kiitotien keskilinjasta ja lyhyet sivut 2 500 metrin etäisyydellä kiitotien kynnyksistä ulospäin;

2) ulottuu yli 30 metrin korkeuteen maan- tai vedenpinnasta ja sijaitsee 1 kohdassa tarkoitettun alueen ulkopuolella mutta kuitenkin enintään 45 kilometrin etäisyydellä 75 §:ssä tarkoitettun lentoaseman mittapisteestä;

3) ulottuu yli 30 metrin korkeuteen maan- tai vedenpinnasta ja sijaitsee 1 kohdassa tarkoitettun alueen ulkopuolelta, mutta kuitenkin enintään 12 kilometrin etäisyydellä varalaskupaikan tai muun lentopaikan kuin 75 §:ssä tarkoitettun lentoaseman mittapisteestä;

4) ulottuu yli 60 metrin korkeuteen maan- tai vedenpinnasta ja sijaitsee 1–3 kohdassa tarkoitettujen alueiden ulkopuolella;

5) läpäisee lentoesterajoituspinnan; tai

6) esteellä on vaikutusta lentomenetelmien estevarakorkeuteen.

Lentoestelupaa ei tarvita lentopaikan pitäjän asettamille tai sen toimeksiannosta asetettaville laitteille, rakennuksille, rakennelmille tai merkeille.

Liikenne- ja viestintävirasto voi vapauttaa sellaisen 2 momentissa tarkoitettun esteen luvanvaraisuudesta, jolla ei ole vaikutusta lentopaikkojen esterajoituspintoihin eikä lentomenetelmiin tai joka sijaitsee olemassa olevan esteen välittömässä läheisyydessä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa esteiden rakennetta tai vastaavia teknisluonteisia seikkoja koskevia tarkempia määräyksiä.

kohdistaa siten, että sitä voidaan erehdyksessä pitää ilmailua palvelevana laitteena tai merkkinä. Rakennelma tai laite ei saa myöskään häiritä ilmailua palvelevia laitteita tai lentoliikennettä tai aiheuttaa muutoin vaaraa lentoturvallisuudelle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua sekaannusta, häiriötä tai vaaraa mahdollisesti aiheuttavan laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen tarvitaan lentoestelupa, jos este:

1) ulottuu yli 10 metrin korkeuteen maan- tai vedenpinnasta ja sijaitsee lentopaikan, kevytlentopaikan tai varalaskupaikan kiitotien ympärillä olevan suorakaiteen sisällä, jonka pitkät sivut ovat 500 metrin etäisyydellä kiitotien keskilinjasta ja lyhyet sivut 2 500 metrin etäisyydellä kiitotien kynnyksistä ulospäin;

2) ulottuu yli 30 metrin korkeuteen maan- tai vedenpinnasta ja sijaitsee 1 kohdassa tarkoitettun alueen ulkopuolella mutta kuitenkin enintään 45 kilometrin etäisyydellä 75 §:ssä tarkoitettun lentoaseman mittapisteestä;

3) ulottuu yli 30 metrin korkeuteen maan- tai vedenpinnasta ja sijaitsee 1 kohdassa tarkoitettun alueen ulkopuolelta, mutta kuitenkin enintään 12 kilometrin etäisyydellä varalaskupaikan tai muun lentopaikan kuin 75 §:ssä tarkoitettun lentoaseman mittapisteestä;

4) ulottuu yli 60 metrin korkeuteen maan- tai vedenpinnasta ja sijaitsee 1–3 kohdassa tarkoitettujen alueiden ulkopuolella;

5) läpäisee lentoesterajoituspinnan; tai

6) esteellä on vaikutusta lentomenetelmien estevarakorkeuteen.

Lentoestelupaa ei tarvita lentopaikan pitäjän asettamille tai sen toimeksiannosta asetettaville laitteille, rakennuksille, rakennelmille tai merkeille.

Liikenne- ja viestintävirasto voi vapauttaa sellaisen 2 momentissa tarkoitettun esteen luvanvaraisuudesta, jolla ei ole vaikutusta lentopaikkojen esterajoituspintoihin eikä lentomenetelmiin tai joka sijaitsee olemassa olevan esteen välittömässä läheisyydessä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa esteiden rakennetta tai vastaavia teknisluonteisia seikkoja koskevia tarkempia määräyksiä.



Lupaa 2 momentissa tarkoitetun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Lentoesteluvan hakemukseen tulee liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antama lausunto ja merialueelle sijoitettavan tuulivoimalan osalta myös Rajavartiolaitoksen lausunto. Jollei lentoturvallisuus vaarannu, Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvan 2 momentissa tarkoitetun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen. Lupa on myönnettävä, jos suunnitellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliikenteen sujuvuudelle voidaan käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuta lentoliikenteen sujuvuutta. Lentoesteet on merkittävä Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten mukaisesti.

Lentoesteen ylläpitäjän on ilmoitettava estettä ja yhteystietojaan koskevat muutokset viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle tai sen nimeämälle taholle.

Lupaa 2 momentissa tarkoitetun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Lentoesteluvan hakemukseen tulee liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antama lausunto ja merialueelle sijoitettavan tuulivoimalan osalta myös Rajavartiolaitoksen lausunto. Jollei lentoturvallisuus vaarannu, Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvan 2 momentissa tarkoitetun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen. Lupa on myönnettävä, jos suunnitellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliikenteen sujuvuudelle voidaan käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuta lentoliikenteen sujuvuutta. Lentoesteet on merkittävä Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten mukaisesti.

Lentoesteen ylläpitäjän on ilmoitettava estettä ja yhteystietojaan koskevat muutokset viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle tai sen nimeämälle taholle.

*Asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan on 5 momentissa tarkoitetun lausunnon antamisen yhteydessä varattava asianomaiselle lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajalle ja lentopaikan pitäjälle tilaisuus lausua esteen vaikutuksista lentomenetelmiin.*

## 166 §

## 166 §

*Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syystä*

*Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syystä*

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

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

- 1) jos on aihetta epäillä, ettei ilma-alus lennolle lähdeessä ole lentokelpoinen tai asianmukaisesti miehitetty;
- 2) jos on aihetta epäillä, ettei tässä laissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja lentoa koskevia määräyksiä muutoin ole noudatettu;

- 1) jos on aihetta epäillä, ettei ilma-alus lennolle lähdeessä ole lentokelpoinen tai asianmukaisesti miehitetty;
- 2) jos on aihetta epäillä, ettei tässä laissa, *turva-asetuksessa tai komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2015/1998 yksityiskohdaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi (ilmailun turvaamista kos-*

3) jos Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti ilma-aluksen liikennöinti on kielletty tai siihen kohdistuu muu sen liikennöintiä koskeva rajoite, tai ilma-aluksen omistaja tai sen liikennöinnistä vastaava muu henkilö on asetettu liiketoimintakieltoon;

4) jos ilma-aluksen käyttäminen ilmailuun on muutoin tämän lain nojalla kielletty.

Lähdön estämiseksi tarvittavat toimenpiteet on mitoitettava ja toteutettava niin, ettei niillä vaaranneta henkeä tai terveyttä eikä vahingoiteta paikoitettua ilma-alusta.

Lentopaikan päälliköllä, lentopaikan pitäjän palveluksessa olevalla sekä lennonvarmistuksessa taikka huolto- tai maahuolintaorganisaatioissa tehtävää hoitavalla on Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä oikeus antaa ilma-aluksen lähdön estämiseksi tarvittavaa apua.

Edellä 3 momentissa tarkoitettulla on oikeus estää ilma-aluksen lähtö, jos on ilmeistä, että 1 momentissa tarkoitettut puutteet voivat vakavasti vaarantaa lentoturvallisuuden. Ilma-aluksen lähdön estämisestä on tällöin viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka on ryhdyttävä asian vaatimiin toimiin. Lähdön estämiseksi sallituista toimenpiteistä on voimassa, mitä 2 momentissa säädetään.

Rajavartioviranomaisella on oikeus estää ilma-aluksen lähtö, mikäli on syytä epäillä ilma-aluksessa olevan henkilön, joka on rikkonut maahantuloon tai maastalähtöön liittyviä määräyksiä.

*(uusi)*

*keva täytäntöönpanoasetus)* säädettyjä tai niiden nojalla annettuja lentoa koskevia määräyksiä muutoin ole noudatettu;

3) jos Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti ilma-aluksen liikennöinti on kielletty tai siihen kohdistuu muu sen liikennöintiä koskeva rajoite, tai ilma-aluksen omistaja tai sen liikennöinnistä vastaava muu henkilö on asetettu liiketoimintakieltoon;

4) jos ilma-aluksen käyttäminen ilmailuun on muutoin tämän lain nojalla kielletty.

Lähdön estämiseksi tarvittavat toimenpiteet on mitoitettava ja toteutettava niin, ettei niillä vaaranneta henkeä tai terveyttä eikä vahingoiteta paikoitettua ilma-alusta.

Lentopaikan päälliköllä, lentopaikan pitäjän palveluksessa olevalla sekä lennonvarmistuksessa taikka huolto- tai maahuolintaorganisaatioissa tehtävää hoitavalla on Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä oikeus antaa ilma-aluksen lähdön estämiseksi tarvittavaa apua.

Edellä 3 momentissa tarkoitettulla on oikeus estää ilma-aluksen lähtö, jos on ilmeistä, että 1 momentissa tarkoitettut puutteet voivat vakavasti vaarantaa lentoturvallisuuden. Ilma-aluksen lähdön estämisestä on tällöin viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka on ryhdyttävä asian vaatimiin toimiin. Lähdön estämiseksi sallituista toimenpiteistä on voimassa, mitä 2 momentissa säädetään.

Rajavartioviranomaisella on oikeus estää ilma-aluksen lähtö, mikäli on syytä epäillä ilma-aluksessa olevan henkilön, joka on rikkonut maahantuloon tai maastalähtöön liittyviä määräyksiä.

*169 a §*

*Miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätysten havainnointi*

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

*a) 11 a §:n 2 kohdan nojalla perustetulle UAS-ilmatilavyöhykkeelle, tai*

*b) ilmatilaan, jossa tarjotaan ilmaliikennepalvelua.*

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

170 §

*Toimintakyvyn heikkeneminen*

Tehtävää ilma-aluksessa, ilmailuun käytettävässä liitimessä tai muussa laitteessa taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa ei saa suorittaa se, jonka veren alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai joka on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

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

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös lennon valmisteluun välittömästi liittyviä toimenpiteitä.

170 §

*Toimintakyvyn heikkeneminen*

Tehtävää ilma-aluksessa, ilmailuun käytettävässä liitimessä tai muussa laitteessa taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa ei saa suorittaa se, jonka veren alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai joka on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

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

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

*Edellä 1 momentissa mainittua lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavalla*

Puolustusvoimat määrää tarvittaessa toiminnan vaativuuden sitä edellyttäessä sotilas-ilmailussa sovellettavista tiukemmista vaatimuksista kuin 1–3 momentissa säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä aisteille asetettavista vaatimuksista sekä tehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta 1–3 momentin mukaisten tehtävien hoitamista heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arviointimenettelystä.

174 §

*Virkavastuu*

Edellä 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 163 ja 164 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

178 §

*Ilmailurikkomus*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) rikkoo 9 §:n 5 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, lennokkia taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä,

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

henkilöllä tarkoitetaan ainakin lentoaseman turvavalvotulla alueella työskentelevää, lennonvarmistuksen operatiivisissa ja teknillisissä tehtävissä toimivaa, lentoturvallisuuteen liittyvissä esimiestehtävissä toimivaa, ilma-aluksen lentävää henkilöstöä ja lennonvalmisteluun liittyvässä tehtävässä toimivaa henkilöstöä, lentoaseman turvavalvotulla alueella liikkumisluvan omaavaa henkilöstöä, lentoaseman turvatarkastajaa ja lentoaseman vartijaa.

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

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

174 §

*Virkavastuu*

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

178 §

*Ilmailurikkomus*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

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

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

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

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

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

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

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

9) rikkoo 49 §:ssä luvan hakijalle tai haltijalle säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä,

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

11) rikkoo 59 §:ssä matkustajalle säädettyä velvollisuutta,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10) rikkoo 57 §:ssä säädettyä tai sen nojalla annettua määräystä ilma-aluksen tai laitteen päällikön taikka miehistön jäsenen tai tähtijän velvollisuudesta lennon valmistelusta ja suorittamisesta,

11) rikkoo 59 §:ssä matkustajalle säädettyä velvollisuutta,

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

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

15) pitää lentopaikkaa ilman 82 §:ssä tarkoitettua lentoaseman hyväksyntätodistusta tai 84 §:ssä tarkoitettua pitolupaa taikka rikkoo tällaisen todistuksen tai luvan ehtoja,

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

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

18) käyttää valtakunnan rajan yli lentämiseen muuta kuin 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,

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 sekä UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista tai peruuttamista

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

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

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

18) käyttää valtakunnan rajan yli lentämiseen muuta kuin 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,

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

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

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

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

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

181 §

*Muutoksenhaku*

Luvan, todistuksen, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista tai rajoittamista sekä UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista tai peruuttamista

koskevaan päätökseen sekä Euroopan unionin asetusten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston antamiin käskyihin ja kieltoihin saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen.

Muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua.

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

1) 40 §:ssä tarkoitettu *lentokelpoisuuden hallintaorganisaation* päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;

2) 47 §:ssä tarkoitetut päätökset lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja merkinantajan hyväksyntä;

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

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

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

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

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

Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuihin säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019)

koskevaan päätökseen sekä Euroopan unionin asetusten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston antamiin käskyihin ja kieltoihin saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen.

Muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua.

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

1) 40 §:ssä tarkoitettu päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;

2) 47 §:ssä tarkoitetut päätökset lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja merkinantajan hyväksyntä;

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

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

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

6) 43 §:ssä tarkoitettua *liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän huoltohenkilöstön koulutusorganisaation tai 114 §:ssä tarkoitettua lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaation antama lausunto tai muu päätös.*

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

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

Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuihin säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*Muutoksenhakuun oikeutetut eräissä tapauksissa*

*Rekisteröidyllä yhdistyksellä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhdistyksen tai säätiön toiminta-alueelle, jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia. Kunnalla, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen rakentamisluvan myöntämistä koskevaan päätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle, jos hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

. .

## **Laki**

**ilmailulain (1194/2009) 68 ja 69 §:n kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:



Voimassa oleva laki

Ehdotus

68 §

*Lentotoimintalupa*

(kumotaan)

*Lentotoimintalupa vaaditaan kaupalliseen ilmakuljetukseen. Lentotoimintalupaa ei vaadita, jos lentotoiminnan harjoittajalla on muussa valtiossa annettu vastaava lupa, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto tunnustaa.*

69 §

*Lentotoimintaluvan myöntäminen*

(kumotaan)

*Liikenteen turvallisuusviraston on myönnettävä lentotoimintalupa, jos hakija täyttää tässä pykälässä tarkoitetut edellytykset. Lentotoimintalupa myönnetään määräajaksi, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto asettaa hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla. Lentotoimintaluvassa kuvataan harjoitettavan lentotoiminnan tai siinä käytettävän ilma-aluksen laatu, kuten saako lentotoimintaa harjoittaa mittari- vai näkölentosääntöjen mukaisesti tai saako toimintaa harjoittaa lentokoneella, moottoripurjelentokoneella, helikopterilla taikka kuumailmapallolla.*

*Lentotoimintalupa voidaan myöntää vain jäsenvaltion oikeushenkilölle tai kansalaiselle, jonka kotipaikka ja pääasiallinen liikepaikka ovat Suomessa. Lentotoimintaluvan myöntämisen edellytyksenä on myös, että hakijalla on sellainen pätevyys ja organisaatio sekä sellaiset taloudelliset ja toiminnalliset edellytykset, että hakija kykenee harjoittamaan turvallista lentotoimintaa. Lisäksi edellytyksenä on, että hakijalla on lentotoiminnan alkaessa käytettävissään toimintaan soveltuva lentokalusto.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät JAA:n normeihin pohjautuvat tarkemat määräykset lentotoimintaluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:*

*1) lentotoimintaluvan haltijan organisaatiota ja henkilöstöä;*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2) lentotoimintaluovassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;

3) turvallisuudenhallintajärjestelmää;

4) lentotoimintaluovan haltijan toimintakäsikirjaa, toimintamenetelmiä ja toiminnan rajoituksia;

5) taloudellisia toimintaedellytyksiä siltä osin kuin näistä ei säädetä lentoliikenneasetuksessa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

Click or tap here to enter text.

## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain 127 § 5 momentti, 128 ja 130 §, 256 §:n 2 momentti, 266 §

lisätään uusi 126 a ja 133 a §, 249 §:ään uusi 5 momentti ja 266 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

126 a §

#### Lentoliikenneoikeuksien rajoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi enintään 14 vuorokauden ajaksi kieltää, rajoittaa tai asettaa ehtoja lentoliikenteen harjoittamiselle reiteillä, joiden lähtö- tai saapumispaikka on Suomessa.

Kielto, rajoitus tai ehto voidaan asettaa vain, jos se on välttämätöntä lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka tartuntatautilaissa (1227/2016) tarkoitetun poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamiseksi.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen toimien on oltava lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa tarkoitetulla tavalla suhteellisuus- ja avoimuusperiaatteiden mukaisia ja perustuttava

*puolueettomiin ja syrjimättömiin perusteisiin. Toimista päätettäessä on myös muutoin huomioitava, mitä lentoliikenneasetuksessa säädetään ja soveltuviissa kansainvälisissä sopimuksissa määrätään lentoliikenneoikeuksien rajoittamisesta.*

*Ennen toimista päättämistä Liikenne- ja viestintäviraston on varattava asianomaisille viranomaisille tilaisuus tulla kuulluksi.*

*Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava 1 momentissa tarkoitettujen toimien osalta yhteydenpidosta Euroopan unionin komission, muiden valtioiden ja näiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa ottaen huomioon, mitä lentoliikenneasetuksessa säädetään ja soveltuviissa kansainvälisissä sopimuksissa määrätään.*

## 127 §

*Lentotyölupa*

Ilma-aluksen käyttämisestä erikoistehtäviin (*erityislentotoiminta*) säädetään EASA asetuksessa ja lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 216/2008 mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012, jäljempänä lentotoiminta-asetus. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, erityislentotoimintaan tarvitaan lupa (*lentotyölupa*). Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta lentotyöluvan hakijalle, jolla on käytettävissään lentotyön turvalliseen suorittamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto. Lentotyölupa myönnetään Liikenne- ja viestintäviraston hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Lentotyölupaa ei tarvita, jos toiminnan harjoittaja, jonka kotipaikka tai pääasiallinen liikepaikka on toisessa ETA-valtiossa, osoittaa täyttävänsä vastaavalle toiminnalle kyseisessä valtiossa asetetut lupa-, kelpoisuus- tai muut

## 127 §

*Lentotyölupa*

Ilma-aluksen käyttämisestä erikoistehtäviin (*erityislentotoiminta*) säädetään EASA asetuksessa ja lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 216/2008 mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012, jäljempänä lentotoiminta-asetus. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, erityislentotoimintaan tarvitaan lupa (*lentotyölupa*). Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta lentotyöluvan hakijalle, jolla on käytettävissään lentotyön turvalliseen suorittamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto. Lentotyölupa myönnetään Liikenne- ja viestintäviraston hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Lentotyölupaa ei tarvita, jos toiminnan harjoittaja, jonka kotipaikka tai pääasiallinen liikepaikka on toisessa ETA-valtiossa, osoittaa täyttävänsä vastaavalle toiminnalle kyseisessä valtiossa asetetut lupa-, kelpoisuus- tai muut

vastaavat vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi kuitenkin asettaa toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia, syrjimättömiä ehtoja.

Liikenne- ja viestintävirasto voi sallia, että lentotyötä saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Lentotyölupaa ei tarvita Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaisesti tapahtuviin:

- 1) purjelentokoneiden hinauslentoihin;
- 2) laskuvarjohyppylentoihin;
- 3) metsäpalovalvontalentoihin;
- 4) valtion- ja sotilasilmailuun;
- 5) satunnaisesti viranomaisen pyynnöstä suoritettaviin etsintä- ja pelastuslentoihin.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyöluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentotyöluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;
- 2) lentotyöluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;
- 3) lentotyöluvan haltijan toimintakäsikirjoja ja menetelmiä;
- 4) lentotyöluvan haltijan taloudellisia edellytyksiä.

*Lukuun ottamatta miehittämätöntä ilma-alusta, jonka toimintamassa on alle 150 kilogrammaa*, lentotyössä käytettävä ilma-alus on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää lentotyöluvan toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidylle ilma-alukselle, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa. Jos lentotyöhön ei ole käytettävissä sopivaa jäsenvaltiossa rekisteröityä ilma-alusta ja jos lentoturvallisuus ei vaarannu, Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä käytettäväksi kolmannen maan ilma-alusrekisteriin merkityn ilma-aluksen. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, millä edellytyksillä tällainen ilma-alus voidaan hyväksyä lentotyötehtäviin.

vastaavat vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi kuitenkin asettaa toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia, syrjimättömiä ehtoja.

Liikenne- ja viestintävirasto voi sallia, että lentotyötä saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Lentotyölupaa ei tarvita Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaisesti tapahtuviin:

- 1) purjelentokoneiden hinauslentoihin;
- 2) laskuvarjohyppylentoihin;
- 3) metsäpalovalvontalentoihin;
- 4) valtion- ja sotilasilmailuun;
- 5) satunnaisesti viranomaisen pyynnöstä suoritettaviin etsintä- ja pelastuslentoihin.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyöluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentotyöluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;
- 2) lentotyöluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;
- 3) lentotyöluvan haltijan toimintakäsikirjoja ja menetelmiä;
- 4) lentotyöluvan haltijan taloudellisia edellytyksiä.

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

*Kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa*

*Liikenne- ja viestintävirasto myöntää luvan kauko-ohjattuun lentotoimintaan. Luvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytävissään kauko-ohjatun lentotoiminnan turvalliseen suorittamiseen tarvittava henkilöstö, toimintaan soveltuva kalusto sekä toimintaa koskeva ohjeistus.*

(uusi)

128 §

*Kaupallisen lentotoiminnan ilmoitus*

*Siltä osin kuin kaupallinen matkustajien kuljettaminen EASA-asetuksen liitteen I a, d tai g alakohdassa tarkoitetulla ilma-aluksella ei edellytä lentoliikenneasetuksen mukaista liikennelupaa tai 127 §:ssä tarkoitettua lentotyölupaa eikä Euroopan unionin asetuksesta tai Suomea sitovasta kansainvälisestä veloitteesta muuta johdu, lentotoiminnan harjoittajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitus kaupallisesta lentotoiminnasta ennen toiminnan aloittamista.*

(uusi)

129 a §

*Soveltamisala*

*Tätä lukua sovelletaan ilmailussa Suomen alueella, jollei Euroopan unionin asetuksesta tai Suomea sitovasta kansainvälisestä veloitteesta muuta johdu.*

130 §

*Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja*

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista säädetään EASA-asetuksessa ja siviili-ilmailun lentomiestä koskevien teknisten vaatimusten ja

130 §

*Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja*

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista säädetään EASA-asetuksessa ja siviili-ilmailun lentomiestä koskevien teknisten vaatimus-

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.

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.

ten 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 ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalla ja muulla ilmailuradiota käyttävällä luonnollisella henkilöllä on myös oltava Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) yleissopimukseen (SopS 94/1996) liittyvän kansainvälisen radio-ohjesäännön mukainen rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus.*

*Miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajan pätevyyttä ja ilma-aluksen käyttäjän rekisteröitymistä koskevista vaatimuksista säädetään EASA-asetuksen nojalla annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2019/947.*

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.

(uusi)

133 a §

#### Miehistökortti

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

*Miehistökortin myöntämisen ja voimassaolon edellytyksenä on, että:*

*1) hakija toimii ilma-aluksen miehistön jäsenenä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän liikenneluvan haltijan palveluksessa;*

*2) hakija täyttää ilmailulain 102 §:ssä tarkoitetun lentokenttäalueelle pääsylvän myöntämisen edellytykset.*

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

## 249 §

*Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa*

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää 8 luvussa tarkoitetulta veturinkuljettajalta liikkuvan kaluston kuljettamisen rataverkolla toistaiseksi tai määräajaksi, jos kuljettaja aiheuttaa vakavan uhkan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle tai jos virasto arvioi kieltämisen tarpeelliseksi odottaessaan rautatieliikenteen harjoittajan vastausta 79 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaatimukseen.

Viraston on ilmoitettava antamastaan kiellosta Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille.

Jos Liikenne- ja viestintävirasto on saattanut edellä 248 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla ETA-valtiossa myönnetyn lupakirjan peruuttamista koskevan asian Euroopan komission käsiteltäväksi, virasto voi jatkaa kuljettajalle annettua kielloa kuljettaa liikkuvaa kalustoa rataverkolla, kunnes asia on komissiossa lopullisesti ratkaistu.

Liikenne- ja viestintävirasto voi 242 §:n 2 ja 3 momentissa säädetyillä perusteilla määrätä, ettei Suomessa hyväksytty ulkomainen lupa oikeuta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-aluksessa tai harjoitettaessa ilma-ala-aluutta Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

## 249 §

*Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa*

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää 8 luvussa tarkoitetulta veturinkuljettajalta liikkuvan kaluston kuljettamisen rataverkolla toistaiseksi tai määräajaksi, jos kuljettaja aiheuttaa vakavan uhkan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle tai jos virasto arvioi kieltämisen tarpeelliseksi odottaessaan rautatieliikenteen harjoittajan vastausta 79 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaatimukseen.

Viraston on ilmoitettava antamastaan kiellosta Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille.

Jos Liikenne- ja viestintävirasto on saattanut edellä 248 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla ETA-valtiossa myönnetyn lupakirjan peruuttamista koskevan asian Euroopan komission käsiteltäväksi, virasto voi jatkaa kuljettajalle annettua kielloa kuljettaa liikkuvaa kalustoa rataverkolla, kunnes asia on komissiossa lopullisesti ratkaistu.

Liikenne- ja viestintävirasto voi 242 §:n 2 ja 3 momentissa säädetyillä perusteilla määrätä, ettei Suomessa hyväksytty ulkomainen lupa oikeuta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-aluksessa tai harjoitettaessa ilma-ala-aluutta Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

*Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää tai rajoittaa toistaiseksi tai määräajaksi sellaisen 13 tai 14 luvussa tarkoitetun toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa, mutta siitä on tehtävä ilmoitus, jos:*

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

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

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

## 256 §

*Oikaisuvaatimus*

Muuhun kuin tämän pykälän 2–4 momentissa sekä 257 ja 258 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Henkilöluvan hakija tai haltija saa vaatia oikaisua 35 §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutuskeskuksen, 89 §:ssä tarkoitetun näytön vastaanottajan, 114 §:ssä tarkoitetun merenkulun koulutuksen järjestäjän ja 135 §:ssä tarkoitetun koulutusluvan haltijan sekä 195 §:ssä tarkoitetun ilmailulääkäriin, ilmailulääketieteen keskuksen, työterveyslääkäriin ja matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntävän organisaation sekä 204 §:ssä tarkoitetun rautatielääkäriin, 205 §:ssä tarkoitetun psykologin sekä 206 §:ssä tarkoitetun merimieslääkäriin antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenne- ja viestintävirastolta.

Rautaliikenteen kuljettaja saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta rautatieliikenteen harjoittajan päätökseen, jolla 77 §:n 2 momentissa tarkoitettu lisätodistuksen saamista koskevan päätöksen uudelleen tutkimista koskeva pyyntö on hylätty tai lisätodistus on peruutettu.

Edellä 209 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.

## 256 §

*Oikaisuvaatimus*

Muuhun kuin tämän pykälän 2–4 momentissa sekä 257 ja 258 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Henkilöluvan hakija tai haltija saa vaatia oikaisua 35 §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutuskeskuksen, 89 §:ssä tarkoitetun näytön vastaanottajan, 114 §:ssä tarkoitetun merenkulun koulutuksen järjestäjän ja 135 §:ssä tarkoitetun koulutusluvan haltijan tai ilmoituksenvaraisen koulutus-toiminnan harjoittajan sekä 195 §:ssä tarkoitettua ilmailulääkäriin, ilmailulääketieteen keskuksen, työterveyslääkäriin ja matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntävän organisaation sekä 204 §:ssä tarkoitetun rautatielääkäriin, 205 §:ssä tarkoitetun psykologin sekä 206 §:ssä tarkoitetun merimieslääkäriin antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenne- ja viestintävirastolta.

Rautaliikenteen kuljettaja saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta rautatieliikenteen harjoittajan päätökseen, jolla 77 §:n 2 momentissa tarkoitettu lisätodistuksen saamista koskevan päätöksen uudelleen tutkimista koskeva pyyntö on hylätty tai lisätodistus on peruutettu.

Edellä 209 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.



*Voimassa oleva laki*

Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Silloin kun perustason ammattipätevyys suoritetaan osana ammatillista koulutusta, sovelletaan mitä ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 55 §:ssä säädetään arvioinnin tarkistamisesta ja oikaisusta.

266 §

*Luvaton erityislentotoiminta*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa 127 §:ssä tai lentotoiminta-asetuksessa tarkoitettua erityislentotoimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja, on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta erityislentotoiminnasta sakkoon.

*(uusi)*

*Ehdotus*

Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Silloin kun perustason ammattipätevyys suoritetaan osana ammatillista koulutusta, sovelletaan mitä ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 55 §:ssä säädetään arvioinnin tarkistamisesta ja oikaisusta.

266 §

*Luvaton lentotoiminta*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa 127 §:ssä tai lentotoiminta-asetuksessa tarkoitettua erityislentotoimintaa, 128 §:ssä tarkoitettua toimintaa taikka komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2019/947 tarkoitettua miehittämätöntä ilmailutoimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai ilmoitusta tai rikkoo tällaisen luvan tai ilmoituksen ehtoja, on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta lentotoiminnasta sakkoon.

266 a §

*Miehittämätöntä ilma-alustoimintaa koskevat rikkomukset*

*Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta*

1) käyttää miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää ilman komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 8 artiklan mukaisen kauko-ohjaajan pätevyysvaatimuksen taikka 135 a §:n mukaisen vähimmäisiän täyttämistä; tai

2) käyttää miehittämätöntä ilma-alusjärjestelmää rekisteröitymättä käyttäjäksi ollessaan siihen komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 14 artiklan nojalla velvollinen,

*on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, miehittämätöntä*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*ilma-alustoimintaa koskevasta rikkomuksesta sakkoon.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

## Laki

### sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 265 ja 307 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti kumotaan 128 §, muutetaan 127 §:n 5 momentti, 128 ja 130 §, 256 §:n 2 momentti, 266 § lisätään uusi 126 a, 128, 129 a ja 133 a §, 249 §:ään uusi 5 momentti ja 266 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

265 §

265 §

*Pätevyyden osoittaminen*

*Pätevyyden osoittaminen*

Radiolähetintä meriradio- tai radioamatööriviestintään käytävällä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä pätevyystodistus tai Liikenne- ja viestintäviraston Suomessa voimassa olevaksi hyväksymä muun maan toimivaltaisen viranomaisen myöntämä pätevyystodistus.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, radiolähetintä saa pätevyystodistuksen haltijan välittömässä valvonnassa käyttää muukin henkilö. Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske puolustusvoimia eikä Rajavartiolaitosta niiden harjoittaessa sotilaalliseen maanpuolustukseen liittyvää radioviestintää eikä niiden yksinomaan sotilaallisessa maanpuolustustarkoituksessa käyttämiä radiolaitteita.

Pätevyystodistuksen saamiseksi on suoritettava pätevyystutkinto. Tutkinnossa on osoitettava kyseiseen radioviestinnän lajiin liittyvien sääntöjen, ohjeiden ja laitteiden tuntemus sekä tarvittava kielitaito. Jos meriradioviestinnän

Radiolähetintä meriradio- tai radioamatööriviestintään käytävällä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä pätevyystodistus tai Liikenne- ja viestintäviraston Suomessa voimassa olevaksi hyväksymä muun maan toimivaltaisen viranomaisen myöntämä pätevyystodistus.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, radiolähetintä saa pätevyystodistuksen haltijan välittömässä valvonnassa käyttää muukin henkilö. Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske puolustusvoimia eikä Rajavartiolaitosta niiden harjoittaessa sotilaalliseen maanpuolustukseen liittyvää radioviestintää eikä niiden yksinomaan sotilaallisessa maanpuolustustarkoituksessa käyttämiä radiolaitteita.

Pätevyystodistuksen saamiseksi on suoritettava pätevyystutkinto. Tutkinnossa on osoitettava kyseiseen radioviestinnän lajiin liittyvien sääntöjen, ohjeiden ja laitteiden tuntemus sekä tarvittava kielitaito. Jos meriradioviestinnän

pätevyystodistusta haetaan sen vuoksi, että hakijan on tarkoitus toimia kansainvälisessä liikenteessä olevan kauppa-aluksen turvallisuusradioviestintään tarkoitettuna radiolähettimen käyttäjänä, on hakijan lisäksi oltava iältään vähintään 18-vuotias ja osoitettava, että hän täyttää pätevyystodistuksen saamiseksi laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain (1171/2010) 4 §:ssä tarkoitettuja terveysvaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto määrää tutkintovaatimukset sekä päätöksellään hyväksyy ne Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa olevat, jotka toimivat tutkinnon vastaanottajina. Hakemuksesta myös viraston ulkopuolinen voidaan hyväksyä tutkinnon vastaanottajaksi. Tutkinnon vastaanottajalla tulee olla tehtävän edellyttämä taito ja kokemus. Tutkinnon vastaanottajan on suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviään noudatettava, mitä hallintolaissa, viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa ja kielilaissa säädetään. Tutkintoon liittyvien suoritteiden maksullisuudesta ja määrästä säädetään valtion maksuperustelaisissa (150/1992).

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää pätevyystodistuksen tutkinnon suorittaneelle hakijalle, jos ei ole perusteltua syytä epäillä, että hakija rikkoo radioviestintää koskevia säännöksiä tai määräyksiä.

Ilmailuradioviestinnässä vaadittavasta pätevydestä säädetään ilmailulaissa (864/2014).

Liikenne- ja viestintävirasto voi päätöksellään peruuttaa 3 momentissa tarkoitettuna tutkinnon vastaanottajaa koskevan hyväksymisen, jos tutkinnon vastaanottaja ei enää täytä momentissa säädettyjä tutkinnon vastaanottajaksi määrittämisen edellytyksiä tai olennaisesti rikkoo sen toimintaa koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä tutkintojen vastaanottamisesta.

pätevyystodistusta haetaan sen vuoksi, että hakijan on tarkoitus toimia kansainvälisessä liikenteessä olevan kauppa-aluksen turvallisuusradioviestintään tarkoitettuna radiolähettimen käyttäjänä, on hakijan lisäksi oltava iältään vähintään 18-vuotias ja osoitettava, että hän täyttää pätevyystodistuksen saamiseksi laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain (1171/2010) 4 §:ssä tarkoitettuja terveysvaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto määrää tutkintovaatimukset sekä päätöksellään hyväksyy ne Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa olevat, jotka toimivat tutkinnon vastaanottajina. Hakemuksesta myös viraston ulkopuolinen voidaan hyväksyä tutkinnon vastaanottajaksi. Tutkinnon vastaanottajalla tulee olla tehtävän edellyttämä taito ja kokemus. Tutkinnon vastaanottajan on suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviään noudatettava, mitä hallintolaissa, viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa ja kielilaissa säädetään. Tutkintoon liittyvien suoritteiden maksullisuudesta ja määrästä säädetään valtion maksuperustelaisissa (150/1992).

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää pätevyystodistuksen tutkinnon suorittaneelle hakijalle, jos ei ole perusteltua syytä epäillä, että hakija rikkoo radioviestintää koskevia säännöksiä tai määräyksiä.

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi päätöksellään peruuttaa 3 momentissa tarkoitettuna tutkinnon vastaanottajaa koskevan hyväksymisen, jos tutkinnon vastaanottaja ei enää täytä momentissa säädettyjä tutkinnon vastaanottajaksi määrittämisen edellytyksiä tai olennaisesti rikkoo sen toimintaa koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä tutkintojen vastaanottamisesta.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Eräiden muiden viranomaisten tehtävät*

*Eräiden muiden viranomaisten tehtävät*

Poliisi ja Rajavartiolaitos valvovat Liikenne- ja viestintäviraston ohella radiolupaa koskevan 39 §:n ja telelaitteen merkitsemistä koskevan 262 §:n 1 momentin noudattamista. Tulli valvoo Liikenne- ja viestintäviraston ohella telelaitteiden maahantuontia koskevien säännösten ja määräysten noudattamista.

Poliisi ja Rajavartiolaitos valvovat Liikenne- ja viestintäviraston ohella radiolupaa koskevan 39 §:n ja telelaitteen merkitsemistä koskevan 262 §:n 1 momentin noudattamista. Tulli valvoo Liikenne- ja viestintäviraston ohella telelaitteiden maahantuontia koskevien säännösten ja määräysten noudattamista. *Tullin valvonnasta vesiliikenteen yhteydessä säädetään vesiliikennelaisissa (782/2019).*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

## **Laki**

### **rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan 23 luvun 1 §:n 2 momentin 2 kohta ja 2 §:n 2 momentin 2 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 §

1 §

*Liikenneturvallisuuden vaarantaminen*

*Liikenneturvallisuuden vaarantaminen*

Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitettulla tavalla

1) ollessaan vastuussa aluksen tai muun vesikulkuneuvon ohjailusta tai aluksen tai muun

Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitettulla tavalla

1) ollessaan vastuussa aluksen tai muun vesikulkuneuvon ohjailusta tai aluksen tai muun

vesikulkuneuvon kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo vesiliikennelakia (782/2019) tai sen nojalla annettua määräystä taikka kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä yleissopimusta (SopS 30/1977),

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia (281/1995) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, tai

3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuden olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä.

Tätä pykälää ei sovelleta, jos 1 momentissa tai 2 momentin 1 tai 3 kohdassa tarkoitettu menettely on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran.

2 §

*Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen*

Jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden,

2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty,

3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai väistämisvelvollisuuden, taikka

4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästä liikenneturval-

vesikulkuneuvon kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo vesiliikennelakia (782/2019) tai sen nojalla annettua määräystä taikka kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä yleissopimusta (SopS 30/1977),

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia, *liikenteen palveluista annetun lain 13 tai 14 lukua, niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä taikka ilmailulain 2 §:ssä tarkoitettua EASA-asetusta tai sen nojalla annettuja täytäntöönpanosäädöksiä;*

3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuden olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä.

Tätä pykälää ei sovelleta, jos 1 momentissa tai 2 momentin 1 tai 3 kohdassa tarkoitettu menettely on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran.

2 §

*Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen*

Jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden,

2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty,

3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai väistämisvelvollisuuden, taikka

4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästä liikenneturval-

## Voimassa oleva laki

lisuuden vaarantamisesta vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

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

1) ollessaan vastuussa aluksen tai muun vesikulkuneuvon ohjailusta tai aluksen tai muun vesikulkuneuvon kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä laiminlyö tai ei noudata vesiliikennelain 12 §:n säännöstä turvallisesta kulusta ja nopeudesta, 13 §:n säännöstä yhteentörmäämisen vaarasta ja sen välttämisestä tai 14 §:n säännöstä ohittamisesta, kohtaamisesta ja väistämisestä tai kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen sääntöä ohjauksesta ja kulusta, valoista ja merkkikuvioista tai ääni- ja valomerkeistä,

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulaissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, tai

3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä

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

## Ehdotus

lisuuden vaarantamisesta vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

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

1) ollessaan vastuussa aluksen tai muun vesikulkuneuvon ohjailusta tai aluksen tai muun vesikulkuneuvon kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä laiminlyö tai ei noudata vesiliikennelain 12 §:n säännöstä turvallisesta kulusta ja nopeudesta, 13 §:n säännöstä yhteentörmäämisen vaarasta ja sen välttämisestä tai 14 §:n säännöstä ohittamisesta, kohtaamisesta ja väistämisestä tai kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen sääntöä ohjauksesta ja kulusta, valoista ja merkkikuvioista tai ääni- ja valomerkeistä,

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo *ilmailulakia, liikenteen palveluista annetun lain 13 tai 14 lukua, niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä taikka ilmailulain 2 §:ssä tarkoitettua EASA-asetusta tai sen nojalla annettuja täytäntöönpanosäädöksiä*, tai

3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20