

Hallituksen esitys eduskunnalle ilmailulaiksi ja laiksi
meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi ilmailulaki. Samanniminen vanha laki kumottaisiin.

Esityksen mukaisella uudella ilmailulailla säänneltäisiin ilmailua Suomessa ja ilmailua suomalaisella ilma-aluksella Suomen ulkopuolella. Laissa säädettäisiin muun muassa ilma-aluksia ja niiden henkilöstöä samoin kuin ilmailua palvelevaa maahenkilöstöä koskevista turvallisuus- ja kelpoisuusvaatimuksista, ilmailun luvista ja rekistereistä, lentopaikoista ja maalaitteista, lentoasemien maahuolinnasta, siviili-ilmailun turvaamisesta, lennonvarmistuksesta, ilmailuonnettomuuksien tutkinnasta, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta sekä seuraamuskäytännöistä.

Esityksessä on otettu huomioon ilmailussa ja erityisesti Euroopan unionilainsäädännössä sekä kansainvälisessä sääntelyssä vuoden 2009 ilmailulain säätämisen jälkeen tapahtunut kehitys ja sen asettamat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät ilmailuviranomaisena ja toimivaltaisena viranomaisena koottaisiin laissa yhteen. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi edelleen laajat valtuudet ilmailun lupia ja hyväksyntöjä sekä valvontaa koskevien tehtävien hoitamiseen samoin kuin valtuudet teknisten ja yksityiskohtaisten oikeussääntöjen antamiseen. Liikenteen turvallisuusvirastolle osoitettujen tehtävien lisäksi laissa on osoitettu julkisia hallintotehtäviä Finavia Oyj:lle ilmaliikennepalvelun tarjoajana ja lentoaseman pitäjänä sekä harrasteilmailun järjestöille ja ulkopuolisille asiantuntijoille. Lain perusteluissa on pyritty aiempaa selvemmin kuvaamaan julkiset hallintotehtävät ja se, miten hyvä hallinto ja perusoikeudet turvataan kyseisiä tehtäviä suorittaessa. Lisäksi laissa säädettäisiin soveltuvien osin rikosoikeudellisesta virkavastuusta tehtäviä suorittaessa sekä julkisiin hallintotehtävien yhteydessä tehtävien päätösten oikaisu- ja muutoksenhakuoikeudesta.

EU-oikeus säätää siviili-ilmailusta. Samassa ilmatilassa toimimisesta ja samojen lennonvarmistuspalvelujen käyttämisestä johtuen EU-oikeudella ja muilla siviili-ilmailua koskevilla säädöksillä sekä kansainvälisillä sopimuksilla on kuitenkin sekä välittömiä että välillisiä vaikutuksia myös sotilasilmailuun. Suomessa käytössä oleva yhteen sovitettu siviili- ja sotilasilmailun lentoasemaverkko- ja lennonvarmistusjärjestelmä, siviili- ja sotilasilmailun kustannustehokas ja turvallinen yhteensovittaminen sekä sotilasilmailun toimintaedellytysten turvaaminen edellyttävät, että ilmailulaissa säädetään riittävässä määrin myös sotilasilmailusta. Lakiin on koottu aikaisempaa selkeämmin sotilasilmailua koskevat vastuut, puolustusvoimien ja sotilasilmailun viranomaisyksikön määräyksenantovalta sekä sotilasilmailua koskevat poikkeukset ja tarkennukset. Sotilasilmailuviranomainen rinnastettaisiin laissa Liikenteen turvallisuusvirastoon yksinomaan sotilasilmailua koskevissa lentoturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä.

Esitykseen sisältyviä muita keskeisiä muutoksia voimassa olevaan ilmailulakiin verrattuna olisivat Liikenteen turvallisuusvirastolle osoitettu velvollisuus laatia ilmailun turvallisuusohjelma, miehittämättömiä ilma-aluksia ja kauko-ohjauspaikkaa koskevien säännösten selkiyttäminen, siviili-ilmailun turvaamista koskevien säännösten tarkistaminen muun muassa lentokenttäalueelle pääsyn edellytysten osalta sekä ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua koskevien vastuiden tarkentaminen. Myös ilmatilan hallintaa ja lennonvarmistusta koskevia säännöksiä tarkistettaisiin niin, että siviili-, sotilas- ja valtioniilmalun yhteensovittaminen turvattaisiin yhtenäisessä ilmatilassa joustavan ilmatilan käytön periaatteiden mukaisesti mahdollisimman tehokkaasti.

Hallituksen esitykseen sisältyy esitys meripelastuslakiin tehtävästä muutoksesta.

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksynnän jälkeen, kuitenkin viimeistään 13 päivänä mar-

rskuuta 2014 puolustusvoimauudistusta ja ilmatilauudistusta koskevien muutosten toimeenpanemiseksi.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	3
YLEISPERUSTELUT.....	5
1 JOHDANTO.....	5
2 NYKYTILA.....	5
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
2.2 Kansainvälinen kehitys, Euroopan unionin ja eräiden muiden EU:n jäsenvaltioiden lainsäädäntö.....	6
Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO)	7
Euroopan unionin lainsäädäntö	8
i) Markkinoillepääsy ja palvelut	8
ii) Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila	9
iii) Lentoturvallisuus	9
iv) Ilmailun turvaaminen	10
v) Ympäristö	10
vi) Sosiaaliset näkökohdat	10
vii) Kuluttajansuoja	10
viii) Ulkosuhteet	10
ix) Muu lainsäädäntö	10
Lentoliikennesopimukset	11
Lentopelastussopimukset	11
2.3 Sotilas- ja valtionilmailu.....	11
2.4 Nykytilan arviointi.....	12
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	15
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	18
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	18
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	18
4.3 Ympäristövaikutukset.....	19
4.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	19
5 ASIAN VALMISTELU.....	19
6 RIIPPUVUUS MUITA ESITYKSISTÄ.....	20
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	21
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	21
1.1 Ilmailulaki.....	21
1 luku. Yleiset säännökset.....	21
2 luku. Ilma-alus- ja lupakirjarekisterit.....	34
3 luku. Ilma-aluksen lentokelpoisuus ja päästörajoitukset.....	42
4 luku. Lupakirjat ja kelpoisuusvaatimukset.....	48
5 luku. Yleiset lentotoimintaa koskevat vaatimukset.....	52
6 luku. Kaupallinen ilmakuljetus ja lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa.....	56
7 luku. Lentopaikat ja maalaitteet.....	63
8 luku. Maahuolinta.....	68
10 luku. Ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinta sekä lennonvarmistuspalvelut.....	76

11 luku.	Ilmailuonnettomuudet, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu, vaaratilanteet ja poikkeamat	84
12 luku.	Meluun liittyvät toimintarajoitukset lentoasemilla	89
13 luku.	Vahingonkorvausvastuu ja vakuutukset	90
14 luku.	Lupia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset vaatimukset	92
15 luku.	Erinäiset säännökset	95
16 luku.	Rangaistukset	104
17 luku.	Muutoksenhaku	106
18 luku.	Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset	106
1.2	Meripelastuslaki	107
14 §.	<i>Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta.</i> Pykälän 2 momentin 3 kohdassa ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisterin ylläpitäjäksi muutettaisiin Viestintävirasto, jolle rekisterin ylläpito siirtyisi ehdotetun ilmailulain 122 §:n nojalla.....	107
2	VOIMAANTULO	107
3	TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	107
4	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	107
4.1	Norminantovalta.....	107
4.2	Julkiset hallintotehtävät.....	111
4.3	Elinkeinon harjoittaminen, tietosuojia ja muut kysymykset	114
	LAKIEHDOTUKSET	115
	Ilmailulaki	115
	LAKIEHDOTUS	171
	meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta.....	171
	LIITE	172
	RINNAKKAISTEKSTI	172
	meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta.....	172

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Voimassa olevaa 22 päivänä joulukuuta 2009 annettua ilmailulakia (1194/2009) on ilmailualan ja sitä koskevan kansainvälisen sääntelyn nopean kehityksen johdosta uudistettava. Ilmailu on kansainvälistä toimintaa ja siten siviili-ilmailualan sääntely perustuu yhteisiin pelisääntöihin, jotka on sovittu Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO), Euroopan unionilainsäädännön, Euroopan lentoturvallisuusviranomaisen (EASA), Euroopan lennonvarmistusjärjestön eli Eurocontrolin ja Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) puitteissa. Kansallista liikkumavaraa siviili-ilmailun ja lentoliikenteen sääntelyssä on kovin vähän.

Sotilasilmailu on kansalliseen päätöksentekoon sisältyvää toimintaa, johon edellä mainituilla kansainvälisillä toimijoilla tai EU:lla ei ole suoraa toimivaltaa. Kansallisen ilmailulainsäädännön yksi tehtävä Suomessa on yhteen sovittaa siviili-ilmailun kansainväliset pelisäännöt ja sotilasilmailun kansallisista lähtökohdista syntyvät tarpeet toimivaksi kokonaisuudeksi. Ilmailulaki turvaa täten myös sotilasilmailun toimintaedellytykset Suomessa.

Uusi ilmailulaki säädettäisiin voimassa olevan ilmailulain rakennetta ja lukujakoa pääosin noudattaen, kuitenkin niin, että kansainvälisten standardien, normien ja suositusten sekä unionilainsäädännön kehitys otetaan huomioon, mukaan lukien unionilainsäädännöstä aiheutuva täytäntöönpanosäännösten karsimistarve. Euroopan unionin ilmailualan lainsäädäntö on annettu viime vuosina enenevässä määrin asetustasolla direktiivien sijasta. Näin on pyritty varmistamaan se, että ilmailualan lainsäädäntöä sovelletaan Euroopan unionin jäsenvaltioissa mahdollisimman yhdenmukaisella tavalla. Tästä syystä ilmailulain aikaisemmin direktiiveihin perustuvaa täytäntöönpanolainsäädäntöä karsitaan ilmailulain uudistamisen yhteydessä.

Myös muiden keskeisten voimassa olevien Euroopan unionin asetusten, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen

(EY) N:o 216/2008 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta (jäljempänä EASA-asetus) sekä siviili-ilmailun turvaamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 300/2008 nojalla komissio on antanut täytäntöönpanosäädöksiä komission asetuksina, joten näiltä osin on päivitettävä viittauksia uuteen unionilainsäädäntöön ja tarvittaessa karsittava ilmailulain kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Ilmailulakia on uudistettu viime vuosina useaan otteeseen. Edelliset kokonaisuudistukset ilmailulakiin on tehty vuosina 2005 ja 2009. Näiden kokonaisuudistusten lisäksi ilmailulakiin on tehty useita pienempiä muutoksia. Viimeisin uudistus voimassa olevaan ilmailulakiin tehtiin lailla ilmailulain muuttamisesta (280/2013), joka tuli voimaan 1 päivänä toukokuuta 2013. Lailla muutettiin ilmailulain eräitä miehittämättömiä ilmaluksia ja lääketieteellistä kelpoisuutta koskevia säännöksiä. Lääketieteelliseen kelpoisuuteen liittyviä säännöksiä muutettiin vastaamaan uutta unionilainsäädäntöä ja säädettiin niihin liittyvien lupapäätösten oikaisu- ja muutoksenhakumenettelystä. Kyseinen muutos ilmailulakiin valmisteltiin osana nyt esitettävää ilmailulain kokonaisuudistusta, mutta edellä mainitut muutokset ilmailulakiin katsottiin kiireelliseksi.

Voimassa oleva ilmailulaki annettiin joulukuussa 2009 osana liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan suurta virastouudistusta, jonka yhteydessä aikaisempi Ilmailuhallinto lakkautettiin omana virastona ja virasto yhdistettiin osaksi Liikenteen turvallisuusvirastoa. Liikenteen turvallisuusvirastolle siirrettiin aikaisemmat Ilmailuhallinnon tehtävät ja toimivaltuudet. Samassa yhteydessä tehtiin eräitä muita tarkennuksia ilmailulakiin unionilainsäädännön ja kansallisten muutostarpeiden johdosta. Unionilainsäädä-

dännöstä aiheutuvista muutoksista tärkeimmät muutokset johtuivat EASA-asetuksesta.

Vuoden 2010 alusta lakkautettiin myös lääninhallitukset osana valtionhallinnon virastouudistusta. Tästä syystä ilmailulain 82 §:ää muutettiin niin, että Liikenteen turvallisuusvirastolle aiemmin kuulunut velvoite kuulla asianomaisia lääninhallituksia lentopaikkojen käytön rajoituksista siirtyi velvoitteeksi kuulla alueellisia elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia (ELY-keskuksia). Myös eräiltä muilta osin tarkistettiin kansallista viranomaistoimintaa ja lupamenettelyjä.

Vaikka vuonna 2009 annettu ilmailulaki oli muodollisesti kokonaisuudistus, ilmailulain rakennetta ja keskeisiä osia ei juurikaan muutettu. Ilmailulain rakenne on pääosin säilynyt entisellään unionilainsäädännön ja kansainvälisen sääntelyn sekä valtionhallinnossa ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla tapahtuneista muutoksista huolimatta. Ilmailulaki onkin ollut rakenteeltaan varsin toimiva. Nyt annettava lakiehdotus pitää myös pääosin voimassa olevan ilmailulain lukurakenteessa kuitenkin niin, että voimassa olevan ilmailulain säännöksiä karsitaan asetustasolla annetun EULainsäädännön johdosta. Rakenteellisesti merkittävin uudistus voimassa olevaan ilmailulakiin olisi se, että voimassa olevan ilmailulain ilma-alusrekisteriä koskeva 2 luku ja lupakirjarekisteriä koskeva 6 luku esitetään yhdistettäväksi uudeksi ilmailulain rekistereitä koskevaksi luvuksi.

2.2 Kansainvälinen kehitys, Euroopan unionin ja eräiden muiden EU:n jäsenvaltioiden lainsäädäntö

Ilmailu on luonteeltaan ja lähtökohtaisesti hyvin kansainvälistä. Sen johdosta ilmailun sääntely perustuu pääosin kansainvälisissä järjestöissä valmisteltuihin standardeihin, normeihin ja suosituksiin. Tässä tarkoitettuja kansainvälisiä siviili-ilmailun elimiä ovat Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitetulla kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksella (SopS 11/1949), jäljempänä *Chicagon yleissopimus*, perustettu Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO, Euroopan siviili-ilmailukonferenssi ECAC, Eu-

roopan lennonvarmistusjärjestö Eurocontrol ja Euroopan maiden ilmailuviranomaisten yhteistyöelin JAA. Suomi liittyi Chicagon yleissopimukseen 1949, ECAC:n jäseneksi 1955 ja Eurocontrolin jäseneksi 2000 (lennonvarmistusalan yhteistyöstä tehty kansainvälinen yleissopimus (Eurocontrol; SopS 70/2000)).

Kaikki Euroopan unionin jäsenvaltiot, kuten lähes kaikki muutkin maailman valtiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimuspuolia ja soveltavat ICAO:n standardeja ja suosituksia. Euroopan valtiot soveltavat lisäksi ECAC:n, Eurocontrolin ja JAA:n normeja ja suosituksia.

Kansainvälisten ilmailusopimusten peruslähtökohtina ovat olleet turvallisuus, tehokkuus ja taloudellisuus. Myös valtioiden kansallisessa ilmailua koskevassa lainsäädännössä korostuvat lentoturvallisuus, edellytysten luominen lentotoiminnalle ja ilmailuelinkeinolle, lennonvarmistuksen järjestäminen, ilmatilan tarkoituksenmukainen käyttö, ympäristön huomioon ottaminen, lupamenettelyjen tarve sekä ilmailun kansainvälinen luonne. Kansallinen liikkumavara ilmailulain säätämässä on varsin vähäinen. Chicagon yleissopimus tunnustaa sopimusvaltioiden omaa ilmatilaansa koskevan itsemääräämisoikeuden.

Sopimus pohjoiseurooppalaisesta toiminnallisesta ilmatilan lohkon perustamisesta allekirjoitettiin kesäkuussa 2012 Viron tasavallan, Suomen tasavallan, Latvian tasavallan ja Norjan kuningaskunnan välillä. Sopimuksella perustettiin asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyuden parantamiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1070/2009, jäljempänä *SES II –asetus*, nojalla valtioiden rajat ylittävä pohjoiseurooppalainen toiminnallinen ilmatilan lohko. Sopimuksella pantiin toimeen asetuksella määritellyt tavoitteet lentoturvallisuuden parantamiseksi, haitallisten ympäristövaikutusten vähentämiseksi, lentoliikenteen sujuvoittamiseksi ja kustannusten alentamiseksi. Lisäksi uudistettiin ilmatilanhallinnan rakenteita, luotiin edellytykset uusien teknisten ratkaisujen käyttöönotolle ja mahdollistettiin ilmati-

lan käytön nykyistä parempi yhteensovittaminen sopimusvaltioiden välillä. Sopimuksella ei puututa sopimusvaltioiden omaa ilmatilaansa koskevaan itsemääräämisoikeuteen. Sopimuksella ei myöskään rajoiteta sopimusvaltioiden toimivaltaa yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvissä asioissa.

Sopimus ja sen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatettiin kansallisesti voimaan blankettilaililla (579/2012). Lain voimaantulosta ja sopimuksen muiden määräysten voimaantulosta säädettiin valtioneuvoston asetuksella (94/2012). Sopimuksen määräykset tulivat siten sellaisenaan Suomessa voimaan 23 päivänä joulukuuta 2012.

Sotilasilmailun erityistarpeiden turvaaminen maanpuolustuksen ja alueellisen koskemattomuuden tehtävissä sekä tarvittavan sääntelyn sisällyttäminen lainsäädäntöön on kansalliseen päätöksentekoon kuuluvaa asiaa.

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO)

Lentoliikenteen yleistyminen ja kasvu erityisesti toisen maailmansodan jälkeen pakotti valtiot sopimaan valtioiden rajat ylittävissä kansainvälisessä lentoliikenteessä noudatettavista käytännöistä. Chicagon yleissopimus allekirjoitettiin 7. päivänä joulukuuta 1944 ja se tuli kansainvälisesti voimaan 4. päivänä huhtikuuta 1947. Yleissopimus on saatettu Suomessa voimaan 22. päivänä huhtikuuta 1949 valtioneuvoston asetuksella 331/1949. Chicagon yleissopimuksella perustettiin Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO), joka on yksi Yhdistyneiden kansakuntien (YK) erityisjärjestöistä. Chicagon yleissopimuksessa on sovittu periaatteista ja toimenpiteistä kansainvälisen siviili-ilmailun kehittämiseksi turvallisella ja sujuvalla tavalla. ICAO:n jäsenvaltioita on tällä hetkellä 191 eli käytännössä kaikki lentoliikennettä harjoittavat maat. Chicagon yleissopimus koskee siviili-ilma-aluksia, ei valtion ilma-aluksia.

Chicagon yleissopimus jakaa siviili-ilmailun aikataulunmukaiseen ja ei-aikataulunmukaiseen lentoliikenteeseen. Aikataulunmukaisella kansainvälisellä lentoliikenteellä tarkoitetaan korvausta vastaan ta-

pahtuvaa säännöllistä liikennettä matkustajien, postin, tai rahdin kuljettamista useamman kuin yhden valtion ilmatilan kautta. Ei-aikataulunmukaisella kansainvälisellä lentoliikenteellä tarkoitetaan liikennettä, joka ei ole säännöllisten ennalta ilmoitettujen aikataulujen mukaista, ja josta ei peritä säännöllisen lentoliikenteen taksojen mukaisia maksuja, vaan liikenne voidaan järjestää joko korvauksetta, tai tapauskohtaisesti sovittavia korvauksia vastaan.

Aikataulunmukainen lentoliikenne edellyttää Chicagon yleissopimuksen mukaan vie-raan aluevaltion lupaa. Näin ollen Chicagon yleissopimuksen mukaan säännölliseen reitti-liikenteeseen tarvitaan sekä kohdevaltion, että ylilentovaltion suostumus. Ei-aikataulunmukaisen lentoliikenteen osalta Chicagon yleissopimus määrittelee yleisesti oikeudet, joita ei-aikataulunmukaisen lentoliikenteen harjoittamiseen osapuolena olevien valtioiden alueella liittyy. Ei-aikataulunmukaisen lentoliikenteen vapauksiin kuuluu oikeus lentää osapuolena olevan valtion yli ilman erillistä lupaa, ja oikeus laskeutua sen alueelle edellyttäen, että lentoon ei liity kaupallisia tarkoituksia. Ei-aikataulunmukaista lentoliikennettä koskevan järjestelyn tavoitteena on kansainvälisen ei-aikataulunmukaisen ilmaliikenteen helpottaminen, kuitenkin niin että aluevaltiot säilyttävät suvereniteettinsa valvoa ilmatilaansa.

Chicagon yleissopimuksen 37 artiklassa asetetaan ICAO:lle tehtäväksi hyväksyä ja tarvittaessa muuttaa kansainvälisiä standardeja, suositettuja menetelmiä ja menettelytapoja ilmailun turvallisuuteen, säännöllisyyteen ja tehokkuuteen liittyen. Tällaiset tekniset määräykset julkaistaan yleissopimuksen liitteissä. Yleissopimuksen 54 artiklan mukaisesti ICAO:n neuvoston tehtävänä on hyväksyä kansainväliset standardit ja suositetut menetelmät (järjestön toimialalla) ja ”*käytännöllisistä syistä panna ne sopimuksen liitteiksi*”. ICAO:n standardeja ja suosituksia kutsutaankin ilmailupiireissä yleensä ”Anne-*xeiksi*” (engl. Annex = liite). Yleissopimuksen 38 artiklasta seuraa, että valtion, joka jostain syystä näitä standardeja ja menetelmiä ei noudata, on ilmoitettava poikkeamasta ICAO:lle. ICAO puolestaan julkaisee kaikki ilmoitetut poikkeamat.

Poikkeamista seuraa suoria vaikutuksia valtion ilmailutoimintaan. Esimerkiksi useimmissa Euroopan maissa sallitaan yli 60-vuotiaiden ansio- ja liikennelentäjien harjoittaa ammattiaan tietyin ehdoin, kun Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetun standardin mukainen yläikäraja on 60 vuotta. Tämä johtaa käytännössä siihen, että suomalaiset yli 60-vuotiaat lentäjät voivat lentää vain kotimaan lentoja taikka lentoja sellaiseen valtioon, joka standardista poikkeamisen erikseen hyväksyy. Koska kansallisista poikkeamista seuraa useimmiten erilaisia rajoituksia, niitä tehdään yleensä vain painavista, valtion muuhun sisäiseen lainsäädäntöön taikka merkittäviin maantieteellisiin tekijöihin perustuvista syistä.

ICAO:ssa myös seurataan, miten jäsenvaltiot standardeja noudattavat. ICAO:ssa käynnistettiin 1990-luvun lopulla tarkastus- tai auditointitoiminta, joka muodollisesti perustuu kunkin jäsenvaltion suostumukseen. Käytännössä yksikään jäsenvaltio ei ole kieltäytynyt ICAO:n auditoinnista. Jäsenvaltioissa tehtävien tarkastusten lisäksi ICAO:lle toimitetaan myös kirjallisesti tietoja viranomais-tehtävien järjestelystä ja standardien ja suositusten täytäntöönpanosta.

Euroopan unionin lainsäädäntö

Euroopan unionin puitteissa on 1980-luvun alusta alkaen annettu omia ilmailua koskevia asetuksia ja direktiivejä. Niillä on toisaalta muutettu sitovaksi unionilainsäädännöksi kansainvälisten elinten (ICAO, ECAC ja Eurocontrol) normeja, mutta toisaalta myös kehitetty unionin omaa ilmailupolitiikkaa.

Euroopan unionin lentoliikennemarkkinat vapautuivat asteittain 1990-luvulla kolmen laajan lentoliikenteen vapauttamista koskevan lainsäädäntöpaketin myötä. Lentoliikenteen harjoittaminen on ollut 1990-luvun lopulta lähtien vapaata Euroopan talousalueella kaikille liikenneluvan omaaville yhtiöille. Luvat eivät perustu tarveharkintaan, vaan ne myönnetään kaikille tekniset ja turvallisuusvaatimukset täyttävälle lentoyhtiöille. Lentoliikenteen harjoittamista lentoasemien välillä rajoittaa Euroopan ja koko maailman ilmatilan kapasiteettirajoitukset. Lentoyhtiöille lentoasemilla myönnettäviä lähtö- ja saapu-

misajankohtia (ns. slotit) sekä ilmatilan hallintaa ja ohjausta säädellään myös unionilainsäädännön kautta.

Koska kansallinen liikkumavara lentoliikenteen sääntelyssä on vähäistä ja Euroopan unionin ilmailualan lainsäädäntö annetaan enenevässä määrin asetustasolla, Euroopan unionin jäsenvaltioiden ilmailualan lainsäädäntö on hyvin samanlaista, eikä tässä ole siten tarkoituksenmukaista tehdä erikseen maakohtaista vertailua ilmailualan sääntelystä unionin jäsenvaltioissa.

SES-lainsäädäntö ei vaikuta jäsenvaltioiden omaa ilmatilaa koskevaan kansalliseen itsemääräämisoikeuteen. Se ei siten estä ryhtymästä toimenpiteisiin, jotka ovat tarpeen keskeisten turvallisuus- tai puolustusettujen suojaamiseksi, kuten esimerkiksi sotilasoperaatioita tai -koulutusta. SES-lainsäädäntö ei myöskään vaikuta Chicagon yleissopimuksesta johtuviin jäsenvaltioiden oikeuksiin ja velvoitteisiin.

Vaikka SES-lainsäädäntö koskee vain siviili-ilmailun järjestämistä, vaikuttavat asetukset myös sotilasilmailuun ilmatilan rajallisuudesta johtuen. Jäsenvaltiot arvioivat kansallisella tasolla siviili- ja sotilasilmailun tarpeet ilmatilan käytöstä päätettäessä huomioiden FUA-asetuksen asettamat vaatimukset menettelyille. Jäsenvaltiot ovat kansallisten sotilaallisten tarpeiden huomioonottamiseksi sitoutuneet toimimaan yhteistyössä keskenään ja tehostamaan siviili- ja sotilasalan läheistä yhteistyötä ilmatilan turvallisen ja tehokkaan käytön takaamiseksi.

Ilmailualan unionilainsäädäntöä on annettu alla olevista teemoista. Listassa ei ole lueteltu direktiivin tai asetuksen nojalla annettuja täytäntöönpanosäännöksiä tai muuta komission asetuksina annettua alemman asteista lainsäädäntöä:

i) Markkinoillepääsy ja palvelut

Neuvoston direktiivi (96/67/EY), annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla (ns. maahuolintadirektiivi);

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 545/2009, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevasta

yhteisistä säännöistä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta (ns. slot-asetus);

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 785/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista;

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (ns. lentoliikenneasetus); ja

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, lentoasemamaksuista.

ii) Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus);

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus);

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus);

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 552/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus);

Neuvoston asetus (EY) N:o 219/2007, annettu 27 päivänä helmikuuta 2007, yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämiseksi;

Neuvoston asetus (EY) N:o 1361/2008, annettu 16 päivänä joulukuuta 2008, yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämiseksi annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 219/2007 muuttamisesta;

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1070/2009, annettu 21 päivänä lo-

kakuuta 2009, asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyuden parantamiseksi; ja

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1108/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta sekä direktiivin 2006/23/EY kumoamisesta.

iii) Lentoturvallisuus

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/91, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla;

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta;

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1108/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta sekä direktiivin 2006/23/EY kumoamisesta;

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 996/2010, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta;

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/42/EY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2003, poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla (ns. poikkeamadirektiivi); ja

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005, annettu 14 päivänä joulukuuta 2005, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan il-

moittamisesta lentomatikustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta.

iv) Ilmailun turvaaminen

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta (ns. turva-asetus).

v) Ympäristö

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/93/EY, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (toinen painos) niteessä I olevan II osan 3 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikkennöimisen sääntelystä; ja

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/30/EY, annettu 26 päivänä maaliskuuta 2002, meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta sellaisena kuin se on muutettuna tai mukautettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla ja vuoden 2005 liittymisasiakirjalla.

vi) Sosiaaliset näkökohdat

Neuvoston direktiivi 2000/79/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, Euroopan lentoyhtiöidenliiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiehistöyhdistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta; ja

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY, annettu 4 päivänä marraskuuta 2003, tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista.

vii) Kuluttajansuoja

Neuvoston direktiivi 90/314/ETY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 1990, matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista;

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/46/EY, annettu 24 päivänä lokakuuta 1995, yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta;

Neuvoston asetus (EY) N:o 2027/97, annettu 9 päivänä lokakuuta 1997, lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002, annettu 13 päivänä toukokuuta 2002, neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa muuttamisesta;

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, annettu 11 päivänä helmikuuta 2004, matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta (ns. ylivarausasetus/korvautuu uudella/keväällä 2013 komission ehdotus); ja

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1107/2006, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2006, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä.

viii) Ulkosuhteet

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 847/2004, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (ns. ulkosuhdeasetus).

ix) Muu lainsäädäntö

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 80/2009, annettu 14 päivänä tammi-kuuta 2009, tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä koskevista käytännösäännöistä ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2299/89 kumoamisesta.

Yllä olevista luetteloista on havaittavissa, että pääosa ilmailua koskevasta unionilainsäädännöstä on annettu suoraan jäsenvaltioissa sovellettavina EU-asetuksina. Jäsenvalti-

oiden kansallinen toimivalta rajoittuu EU-asetusten kattamilla alueilla lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät. Myös EU-asetusten rikkomisen rangaistuksista ja eräistä muista jäsenvaltion harkintaan jätetyistä seikoista on säädettävä kansallisessa lainsäädännössä.

Lentoliikennesopimukset

Suomen ja Euroopan unionin ulkopuolisten ns. kolmansien maiden välisestä lentoliikenteestä on perinteisesti sovittu kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla, joita Liikenteen turvallisuusvirasto neuvottelee ilmailuviranomaisena kolmansien maiden ilmailuviranomaisten kanssa. Sopimusten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan voimaan blankettilailla ja muut määräykset valtioneuvoston asetuksella. Suomella on voimassa olevat kahdenväliset lentoliikennesopimukset 48 valtion kanssa.

Euroopan unioni on laajentanut toimivaltansa myös unionin jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisissä ulkosuhteissa. Jäsenvaltioiden ja kolmansien valtioiden väliset kahdenväliset lentoliikennesopimukset on saatettu EU-oikeuden mukaiseksi ja EU:n ja kolmansien maiden välille on solmittu ns. horisontaalisopimukset, joilla kolmannet maat ovat tunnustaneet EU:n toimivallan ilmailun alalla ja hyväksyneet EU-tason sääntelyn unionin jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisissä lentoliikennesuhteissa. Siitä huolimatta, että EU:n toimivalta on kasvanut myös ilmailun ulkosuhteissa, kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla on edelleen merkittävä rooli erityisesti Suomen ja Venäjän sekä Aasian valtioiden välisissä lentoliikennesuhteissa. Finnairin nopeasti kasvanut lentoliikenne Aasian metropoleihin perustuu kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin sekä Venäjän Suomelle myöntämiin ylilento-oikeuksiin.

Lentoturvallisuutta koskevat sopimukset ovat EU:n yksinomaisessa toimivallassa, joten ne eivät vaadi Suomessa voimaansaattamistoimia eivätkä julkaisua. Sopimukset koskevat lähinnä koneiden huoltoa, laitteiden hyväksyntää, koulutusorganisaatioita ja yleisesti vastavuoroista tunnustamista. Sopimuk-

set sisältävät viittauksia Chicagon yleissopimuksen turvallisuusvaatimuksiin. Suomella on kahdenvälinen lentoturvallisuussopimus (SopS 47/2001) Yhdysvaltojen kanssa. Sopimus ei ole kumoutunut, vaikka Euroopan unionin ja Yhdysvaltojen välille on solmittu lentoturvallisuussopimus.

Lentopelastussopimukset

Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämisestä määrätään Chicagon yleissopimuksen liitteessä 12 (Annex 12) ja sen nojalla annetuissa normeissa ja suosituksissa. Suomessa ilmailun etsintä- ja pelastustoimien johtaminen tapahtuu lentopelastuskeskuksesta (ARCC), joka on nykyisellään osana aluelennonjohtoa. Ilmailuonnettomuuksiin liittyvien Chicagon yleissopimusten mukaiseen kansainväliseen yhteistyöhön liittyvät asiat koordinoidaan kunkin maan lentopelastuskeskuksen kautta. Suomella on erilliset lento- ja meripelastuksen yhteistyösopimukset Viron, Venäjän ja Ruotsin kanssa. Lisäksi Suomi on osana arktista yhteistyötä ratifioinut meri- ja lentopelastusta käsittelevän Arctic SAR -sopimuksen.

2.3 Sotilas- ja valtionilmailu

Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta säädetään ilmailulaissa. Voimassa olevan ilmailulain 4 §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää sotilasilmailua koskevia poikkeuksia ilmailulain säännöksistä sotilasilmailun turvallisuuden varmistamiseksi, maanpuolustuksen järjestämiseksi ja puolustusvoimille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Sotilasilmailulle myönnetty poikkeukset eivät kuitenkaan saa vaarantaa siviili-ilmailun turvallisuutta, eikä niitä sovelleta kaupallisessa lentotoiminnassa.

Ilmailulaissa säädetään myös sotilasilmailuviranomaisesta, jolla 2 §:n mukaan tarkoitetaan ilmavoimien esikunnan yhteydessä toimivaa sotilasilmailun viranomaisyksikköä. Lain 4 §:n 4 momentin mukaan sotilasilmailuviranomaisella on sama toimivalta kuin Liikenteen turvallisuusvirastolla säännöksessään tarkoitetuissa, yksinomaan sotilasilmailua koskevissa asioissa.

Sotilasilmailusta ja sotilasilmailuviranomaisesta säädetään yksityiskohtaisemmin valtioneuvoston asetuksessa sotilasilmailusta (557/2011). Asetuksen 4 §:n mukaan sotilasilmailun viranomaisyksikön tehtävänä on huolehtia sotilasilmailun turvallisuudesta ja valvonnasta sekä vastata sotilasilmailuun liittyvistä tehtävistä, jotka sille ilmailulaissa, sotilasilmailuonnettomuuksien tutkiminnasta annetussa laissa (526/2011) tai muualla säädetään ja osallistua sotilasilmailun hallinto- ja tehtäviin liittyvään kansainväliseen yhteistyöhön. Sotilasilmailuviranomainen valvoo sotilasilma-alusten lentokelpoisuutta ja sen ylläpitoa sekä tyyppihyväksyy käytettävän lentokaluston. Sotilasilmailuviranomainen pitää sotilasilma-alusrekisteriä, johon merkitään sotilasilmailuasetuksessa luetellut puolustusvoimien omistamat miehitetyt ja miehittämättömät ilma-alukset. Rekisteriin voidaan väliaikaisesti merkitä myös puolustusvoimien hallinnassa oleva muu ilma-alus sekä sotilaskäyttöön tarkoitettu ilma-alus Suomessa tapahtuvaa valmistusta ja valmistukseen liittyvää lentotoimintaa varten.

Sotilasilmailuasetuksessa säädetään myös yleisistä sotilasilmailua koskevista vaatimuksista, kuten lennon valmistelusta ja suorittamisesta, sotilasilma-aluksen asiakirjoista sekä lupakirjoista ja kelpoisuusvaatimuksista.

Voimassa olevan ilmailulain 118 §:n mukaan puolustusministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö sopivat, miten lennonvarmistuspalvelujen tarjonnassa otetaan huomioon siviili- ja sotilasilmailun tarpeet. Ilmatilan käytössä sovelletaan lain mukaan ilmatila-asetuksen 7 artiklassa tarkoitettulla tavalla ilmatilan joustavan käytön periaatetta. Siviili- ja sotilasilmailu toimivat Suomessa niin sanotun integroidun lennonvarmistusjärjestelmän puitteissa, mikä tarkoittaa sitä, että ne käyttävät yhteisiä lennonjohtorakenteita, yhteistoimintalentoasemia, tietojärjestelmiä ja henkilöstöä. Puolustusvoimien ja lennonvarmistuspalveluja tarjoavan Finavia Oyj:n välinen palveluiden tarjoaminen, ostaminen ja palveluhinnoittelu perustuvat kansalliseen ja EU-lainsäädäntöön. Palveluhinnoittelu tapahtuu sotilas-, yleis- ja liikenneilmailun osalta samoilla periaatteilla, kuitenkin niin, että erillispalveluista (Kauhava, Halli ja Utti) puolustusvoimat maksaa Finavia Oyj:n las-

kutuksen mukaisesti kaikki syntyneet kustannukset sekä sopimuksenmukaisen tuoton.

Valtion ilmailu on määritelty laissa lento-aseverkosta ja -maksuista (210/2011). Lain 3 §:n 14 kohdan määritelmän mukaan valtion ilmailulla tarkoitetaan ilmailua valtion ilma-aluksella. Valtion ilmailu kattaa poliisin, tullin ja Rajavartiolaitoksen viranomaistehtävien suorittamiseksi harjoitetun ilmailun valtion ilma-aluksella. Valtion ilmailu kattaa myös kuntien pelastustoimen harjoittaman ilmailun. Valtion ilmailu on katsottu tarpeelliseksi määrittää niin lento-aseverkosta ja -maksuista annetussa laissa kuin hallituksen esityksessä ilmailulaiksi siitä syystä, että toiminta perustuu viranomaisille säädettyjen viranomaistehtävien suorittamiseen tai ilmailuun valtion ilma-aluksella.

Valtion ilmailu poikkeaa muusta siviili-ilmailusta, vaikkakin valvova viranomainen on kummassakin tapauksessa Liikenteen turvallisuusvirasto. Valtion ilmailu poikkeaa siviili-ilmailusta erityisesti lentotehtävien luonteen vuoksi. Valtion ilmailun tehtäviä ovat muun muassa erilaiset valvonta-, turvallisuus-, etsintä- ja pelastustehtävät, joiden suorittaminen tulee olla mahdollista lähes kaikissa olosuhteissa koko valtakunnan ja meripelastustoimen vastuualueilla. Tämä toiminta asettaa erityisiä vaatimuksia myös lentotoiminnan säännöille, määräyksille ja lennonvarmistuspalveluille. Lentotehtävän tuloksellinen suorittaminen edellyttää muun muassa mahdollisuutta käyttää matalampaa lentokorkeutta kuin siviili-ilmailussa. Lentotehtävien kiireellisyys ja toiminta-alueen valtakunnallinen laajuus asettavat erityisiä siviili-ilmailusta poikkeavia vaatimuksia myös laskeutumisaikakoja sekä lentomenetelmiä koskeviin säännöksiin. Valtion lentotoiminta on kyettävä suorittamaan kaikissa olosuhteissa kaikkina vuoden ja vuorokauden aikoina.

2.4 Nykytilan arviointi

Suomen ilmailuturvallisuus on hyvällä tasolla. Suomessa on onnistuttu siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisessa turvallisuuden osalta hyvin. Tilastojen valossa Suomessa sattuu varsin vähän onnettomuuksia tai vaaratilanteita, joissa osapuolina ovat siviili-

ja sotilasilma-alus. Sen sijaan harraste- ja yleisilmailun sekä lentotyön turvallisuustaso on monelta osin huono. Kahden viimeisen vuoden (2012-2013) aikana harrasteilmailun onnettomuuksien ja onnettomuuksissa kuolleiden määrä on kaksinkertaistunut. Yleis- ja harrasteilmailun riskit ovat kasvaneet jo useamman vuoden. Ongelmat, kuten kiitotie- ja ilmatilaloukkaukset tai koneen käsittelyn ongelmat eivät ole ratkaistavissa yksittäisellä keinolla. Ilmailun harrastustoimintaa on tuettava riittävästi, jotta suureksi osin vapaaehtoisvoimin pyritettävä toiminta tuottaisi ilmailijoita, joilla on hyvä koulutus ja riittävä kokemus.

Myös kansainvälisesti tarkasteltuna ilmailuturvallisuus on parantunut. Vuosi 2012 oli IATA:n (Kansainvälinen ilmakuljetusliitto) mukaan liikennesuoritteeseen suhteutettuna jo kolmas peräkkäinen ennätyskellisen turvallinen vuosi kaupallisen lentoliikenteen historiassa. Ulkomaisten lentoyhtiöiden toiminnan lisääntyminen Suomessa asettaa luonnollisesti oman haasteensa ilmailuturvallisuudelle jo esimerkiksi kielitaito- ja talvi-toimintaongelmista johtuen.

Liikenteen turvallisuusvirasto on kansallinen ilmailuviranomainen Suomessa. Liikenteen turvallisuusvirasto on myös toimivaltainen viranomainen pääosin kaikissa Euroopan ilmailualan unionilainsäädännön edellyttämissä tehtävissä. Voimassa olevassa ilmailulaissa näitä toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä sisältyy useisiin eri säännöksiin ja on katsottu tarkoituksenmukaiseksi, että Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät toimivaltaisena viranomaisena koottaisiin yhteen.

Liikenteen turvallisuusvirasto on myös koko liikennejärjestelmän turvallisuudesta vastaava viranomainen ja siten lentoturvallisuudesta vastaava viranomainen Suomessa. Valtaosa ilmailun turvallisuuslainsäädännöstä annetaan nykyisin niin sanotun EASA-asetuksen nojalla komission asetuksina, joiden valmisteluun Liikenteen turvallisuusvirasto osallistuu. Ilmailun EU- ja kansainvälisen sääntelyn ja säännösten tiukan noudattamisen kautta muotoutuneen hyvän turvallisuuskulttuurin ansiosta ilmailu Suomessa ja kansainvälinen ilmailu suomalaisilla ilmaaluksilla on onnistuttu pitämään turvallisena. Myös ilmailua palvelevat hallinnolliset ra-

kenteet ovat vakiintuneet ja kunnossa. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa käytännössä neuvotteluista myös kansainvälisten lentoliikennesuhteiden ja kahdenvälisen lentoliikennesopimusten osalta.

Finavia Oyj on liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa toimiva valtion kokonaan omistama palveluyhtiö, joka ylläpitää 25 lentoaseman verkostoa, vastaa matkustajien ja matkatavaroiden turvatarkastuksista sekä vastaa lennonvarmistuspalveluista. Finavia Oyj:lle on osoitettu laissa ilmaliikennepalvelujen tarjoajana ja lentoaseman pitäjänä perustuslain 124 §:n mukaisia julkisia hallintotehtäviä. Näitä ovat lennonvarmistuspalvelut laajasti ymmärrettynä sekä lentoaseman pitäjän vastuu siviili-ilmailun turvatoimista. Julkisia hallintotehtäviä on lisäksi osoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle, harrasteilmailun järjestöille sekä Liikenteen turvallisuusviraston käyttämille muille päteville yksiköille ja ulkopuolisille asiantuntijoille. Eduskunnan oikeusasiamies on kiinnittänyt huomiota siihen, että julkiset hallintotehtävät ja niihin liittyvät vastuut ja velvollisuudet tulisi käydä ilmailulaista nykyisäntelyä selkeämmin ilmi. Lisäksi pitäisi perustella nykyistä paremmin, miksi tehtävien hoitaminen on annettu muun kuin viranomaisen hoidettavaksi. Hallituksen esityksessä on pyritty perustelemaan aikaisempaa paremmin ilmailun julkiset hallintotehtävät sekä turvaamaan kansalaisten perusoikeudet, oikeusturva sekä muut hyvän hallinnon vaatimukset myös siinä tilanteessa, että julkiset hallintotehtävät on osoitettu muun kuin viranomaisen hoidettavaksi.

Suomessa siviili- ja sotilasilmailu toimivat niin sanotun integroidun lennonvarmistusjärjestelmän puitteissa. Tämä tarkoittaa sitä, että siviili- ja sotilasilmailu käyttävät yhteisiä lennonjohtorakenteita, yhteistoimintalentoasemia, tietojärjestelmiä ja henkilöstöä. Suomen järjestelyt poikkeavat EU:n jäsenvaltioissa yleisesti käytössä olevasta periaatteesta, jossa lennonvarmistuspalvelut on usein jaettu käyttötarkoituksensa mukaisesti joko siviili- tai sotilasilmailun käyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriö ja puolustusministeriö ovat tehneet ilmatilan hallinnan puitesopimuksen joulukuussa 2010. Sopimuksessa sovitaan siviili- ja sotilasilmailun yh-

teensovittamisesta lennonvarmistuspalvelun tarjonnan, ilmatilan hallinnan toimintojen sekä joustavan ilmatilan käyttöön liittyvien ilmaliikenteen hallinnan menetelmien osalta ilmailulain ja EU-lainsäädännön mukaisesti. Sopimuksella pyritään lisäksi edistämään unionilainsäädännön (yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta, Single European Sky, ns. SES-asetusten) tavoitteiden saavuttamista. Sopimuksen nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto ja sotilasilmailun viranomaisyksikkö sopivat tarkemmin ilmatilan joustavan käytön periaatteiden toteuttamisesta ilmatilan hallintaa koskevassa toimintakäsikirjassa (ASM-toimintakäsikirja). Finavia Oyj:n tehtävänä on ilmailulaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (877/2009) mukaan ilmailun edistämiseksi ylläpitää ja kehittää Suomen lennonvarmistusjärjestelmää siviili- ja sotilasilmailun tarpeita varten. Lentotoimintaan käytetään yleensä samaa ilmatilaa. Integroitu lentoasemaverkko- ja lennonvarmistusjärjestelmä ja siviili- ja sotilasilmailu samassa ilmatilassa ovat toimineet pääsääntöisesti hyvin, eikä tältä osin olisi merkittäviä muutostarpeita kansallisista tarpeista tai EU-lainsäädännöstä johtuen.

Ilmatilarakenne ja siitä päättäminen muodostavat kokonaisuuden, joka luo perustan ilmatilan käytölle eri käyttäjäryhmien välillä. Ilmatilan hallinta on määritetty EU-säädöksissä suunnittelutoiminnoksi, mutta kansallisella tasolla siihen kytkeytyy toiminta, jossa ilmatilan osia annetaan määräajaksi jonkin käyttäjäryhmän käyttöön. Ilmatilarakenne, ilmatilanhallinta ja ilmatilan käytön prioriteetit muodostavat yhdessä kokonaisuuden, jolla on merkittävät vaikutukset ilmatilan eri käyttäjäryhmien toimintaedellytyksiin ja toiminnan kustannustehokkuuteen. Ilmatilan käytöstä päätettäessä yhteen sovitaan muun muassa ilmaliikenteen ja maanpuolustuksen tarpeet. Ilmatilan hallintaan sisältyy myös tämän ehdotetun lain 11 §:ssä tarkoitettu toiminta ilmailun rajoittamisesta tai kieltämisestä tietyllä alueella. Ilmatilan hallinta on tärkeässä asemassa ilmatilan käytettävyyden turvaamisessa viranomaistoimintaan kuten aluevalvonnan ja viranomaisyhteistyön vaatimaan lentotoimintaan.

Suomen lentoasemaverkon erityinen piirre on se, että merkittävä osa sotilasilmailusta

käyttää samoja lentoasemia kuin siviili-ilmailu, eikä erillistä sotilaslentoasemaverkkoa ole rakennettu, joten lentoasemaverkko ja lennonvarmistusjärjestelmä on rakennettu useiden kenttien osalta yhtenäiseksi siviili- ja sotilasilmailun osalta. Yhteen sovitettu siviili- ja sotilasilmailun lentoasemaverkko- ja lennonvarmistusjärjestelmä on Suomelle kustannustehokas ratkaisu. Valtioneuvosto on todennut kannassaan (EU 54/2013 vp), että myös tulevaisuudessa on tarkoituksenmukaista säilyttää Suomen integroitu lentoasemaverkko- ja lennonvarmistusjärjestelmä ja korostanut tiiviin yhteistyön merkitystä siviili- ja sotilasilmailun toimijoiden välillä.

Siviili-ilmailun lisääntyvästä EU-tasoisesta sääntelystä johtuen on tärkeää, että varmistetaan kansallisesti, että sotilasilmailun määräys- ja toimivallasta säädetään nykyistä yksityiskohtaisemmin. Tämä takaa sotilasilmailulle sen tarvitseman riittävän kansallisen lainsäädännön tuen. Myös siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta on tarve säätää enemmän ja täsmällisemmin. Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan lainsäädännön kehityksen tarkoituksena on nopeuttaa lennonvarmistuspalvelujen uudistuksen toteuttamista säilyttäen SES-aloitteen alkupe räiset tavoitteet ja periaatteet. Tällä kehityksellä voi olla merkittäviä vaikutuksia sotilasilmailun käyttämien palveluiden hankintamahdollisuuksiin. Sotilasilmailulle palveluiden kilpailutuksessa ongelmaksi voi tulla ulkomainen palveluntarjoaja, johon puolustusvoimien ei ole maanpuolustuksellisten syiden vuoksi mahdollista tukeutua. Tämä edellyttäisi erillisen järjestelmän luomista, mikä tuottaisi suurelta osin siviili-ilmailulle rinnakkaisia tuotteita ja lisäksi merkittävästi puolustusvoimien kustannuksia. Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä (LiVM 11/2012 vp) valiokunta piti keskeisenä, että ilmatilan hallinta järjestetään kokonaisarvion pohjalta myös jatkossa siten, ettei siviili- tai sotilasilmailulle aiheudu palvelujen toteutuksesta kohtuuttomia lisäkustannuksia. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämisestä vastaa ilmaliikennepalvelun tarjoaja, jona toimii Finavia Oyj. Finavia Oyj palveluntarjoajana ja Rajavartiolaitos meripelastuslain (1145/2001) mukaisena johtavana meripelastusviranomaisena ovat katsooneet, että ilmai-

lun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämiseen, valvontaan sekä koordinaatioon tarvittaisiin parannuksia.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Ehdotetulla ilmailulailla on tarkoitus päivittää ilmailulaki kansainvälisen sääntelyn ja unionilainsäädännön vaatimusten mukaiseksi. Kuten edellä jo on todettu, ilmailualan tekninen ja kansainvälinen kehitys on nopeaa. Vaikka voimassa oleva ilmailulaki on kohtalaisen uusi, ilmailualan lainsäädäntöä on kansainvälisten ja unionilainsäädännön muutostarpeiden johdosta uudistettava. Koska ilmailualan unionilainsäädäntö annetaan nykyisin ensisijaisesti asetustasolla, aikaisempaa EU-direktiiveihin perustuvaa täytäntöpanolainsäädäntöä karsittaisiin uudessa ilmailulaissa. Esimerkiksi voimassa olevan ilmailulain asematasotarkistuksia koskeva 4 luku esitetään poistettavaksi ilmailulaista.

Lisääntyvä kansainvälinen lentoliikenne ja yhdyntyvä eurooppalainen ilmatila- ja ilmailukehitys asettavat erityiset tarpeet huolehtia sotilasilmailusta kansallisella tasolla ja lainsäädännön keinoin turvata kansallinen etu sotilasilmailun järjestämisessä. Kokonaisuuteen sisältyvät voimakkaan teknologisen kehityksen kohteena olevat lennonvarmistus-, lento- ja sääpalveluiden saatavuus ja soveltuvuus maanpuolustuksen ja aluevalvonnan tarpeisiin, sotilasilmailun ilmatilankäyttömahdollisuuksien turvaaminen, ilmatilan käyttöä ja lentotoimintaa koskeva säännöstö sekä edellä mainittuja kokonaisuuksia koskeva määräys- ja toimivalta. Sotilasilmailu on puolustushallinnonalaan kuuluva ja siviililmailun kanssa rinnakkainen ilmailun toimintamuoto, josta on tarve säätää osin muusta ilmailusta poiketen.

Uudessa ilmailulaissa Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät useiden EU-säädösten mukaisena toimivaltaisena viranomaisena on koottu esityksen 3 §:ään.

Liikenteen turvallisuusvirastolle tulisi 4 §:n mukainen velvollisuus laatia ja vahvistaa ilmailun turvallisuusohjelma ottaen huomioon kansainväliset standardit sekä Euroopan unionin ilmailun turvallisuusohjelma.

Sotilasilmailua koskevaa sääntelyä tarkistetaan erityisesti lain 5, 6, ja 7 §:ssä. Lisäksi

esitykseen sisältyy uusi 162 §, joka sisältää sotilasilmailuviranomaiselle esitetyn valtuutuksen siirtää organisaatioiden ja henkilöstön koulutukseen, hyväksyntään ja valvontaan liittyviä tehtäviä puolustusvoimille. Tarkistukset perustuvat Liikenteen turvallisuusviraston sekä puolustushallinnon yhteisen työryhmän tekemiin esityksiin.

Valtion ilmailua koskevaa 8 §:ää tarkistettaisiin niin, että valtion ilma-alue voi poiketa lentosäännöistä ja Liikenteen turvallisuusviraston antamista muista ilmailumääräyksistä, milloin tehtävien luonne sitä edellyttää, jos poikkeava menettely on suunniteltu ja toteutetaan siten, ettei lentoturvallisuus vaarannu. Lisäksi ilmailulta rajoitettuja alueita ja vaara-alueita koskevaa 11 §:ää muutettaisiin niin, että pykälään luotaisiin hierarkkinen järjestys, millä edellytyksillä, miten ja milloin ilmailua voidaan rajoittaa (valtioneuvoston asetus, Liikenteen turvallisuusviraston määräys sekä ilmatilan hallintoyksikön päätös). Pykälää myös täydennettäisiin niin, että ilmatilan hallintayksikkö voi rajoittaa tai kieltää ilmailun tietyllä alueella maanpuolustuksen ja pelastustehtävien niin vaatiessa.

Voimassa olevan ilmailulain ilma-alue rekisteriä koskeva 2 luku ja lupakirjarekisteriä koskeva 6 luku yhdistettäisiin uudessa laissa. Luvun säännökset noudattaisivat vastaavia periaatteita, mitä kevätistuntokaudella 2014 annettavassa hallituksen esityksessä laiksi vesikulkuneuvorekisteristä (HE 14/2014 vp) ehdotetaan säädettäväksi tietojen tallettamisesta, säilyttämisestä, poistamisesta rekisteristä sekä tietojen luovuttamisesta.

Ilma-alueen lentokelpoisuutta koskevan 3 luvun säännöksiä tarkistettaisiin niin, että 37 §:ään sisällytettäisiin säännös siitä, että myös ulkomaisen luvan hyväksymiseen noudatettaisiin kyseisen pykälän säännöksiä. Lisäksi suunnittelua, valmistusta ja huoltoa koskevaan 42 §:ään sisällytettäisiin uusi säännös, jonka mukaan ilma-alueen valmistajalta ei edellytettäisi hyväksyntää, jos kyseessä olisi ilma-alue, josta vähintään 51 prosenttia olisi rakentanut harrasterakentaja tai omiin tarkoituksiinsa voittoa tavoittelematon harrasteyhdistys.

Lupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia koskevan lain 4 luvun säännöksiä on uudistettu osauudistuksella ilmailulain kokonaisuudis-

tuksen yhteydessä (280/2013), joten nyt kyseisen luvun säännöksiin tehtäisiin vain vähäisiä teknisiä muutoksia voimassa olevan ilmailulain vastaaviin säännöksiin verrattuna. Merkittävin nyt esitetyistä muutoksista olisi se, että 50 §:n 1 momenttiin lisättäisiin ilma-aluksen ja muun kulkuvälineen kuljettaminen ja ohjaaminen huumaavaan aineen vaikutuksen alaisena niiden asioiden listalle, joista Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus saada luvan myöntämisen, uusimisen ja peruuttamisen edellytysten arviointia varten tieto erilaisista rekistereistä salassapitosäännösten estämättä.

Esityksessä tarkistetaan miehittämättömiä ilma-aluksia ja lennokkeja koskevia säännöksiä erityisesti lain 5 luvussa. Myös kauko-ohjauspaikalta ohjattavan ilma-aluksen miehistön vaatimuksista säädettäisiin luvun 5 luvussa ja erityisesti esityksen 9 §:ssä tarkistettaisiin säännöksiä, joilla miehittämätön ilma-alus olisi oikeutettu poikkeamaan lentosäännöistä. Lain 6 lukuun lisättäisiin myös kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa.

Lain 5 lukuun lisättäisiin myös uusi 54 § niistä edellytyksistä, joiden perusteella lentopilaalla olisi oikeus lentää yksin sekä 57 §:ään säännös, jonka perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä myös vedessä toimivan ilma-aluksen turvallisesta käytöstä.

Lain 6 lukua kaupallisesta ilmakuljetuksesta tarkistettaisiin niin, että voimassa olevaan ilmailulakiin verrattuna luvun säännöksiä karsittaisiin erityisesti EASA-asetuksen ja EU:n lentoliikenneasetuksen nojalla. Lentotoimintaluvasta säädetään EASA-asetuksessa, joten sitä koskevat säännökset esitetään poistettavaksi. Liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään EU:n lentoliikenneasetuksessa, johon luvussa viitattaisiin.

Esityksen 65 §:ssä ehdotetaan, että Liikennevirastosta tehtäisiin lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättävä viranomaisen liikenne- ja viestintäministeriön sijasta. Lentoliikenteessä EU:n lentoliikenneasetuksen 16 artiklan mukainen julkinen palveluvelvoite on nykyisellään asetettu Helsingin ja Savonlinnan väliselle lentoliikenteelle.

Lisäksi 6 luvussa uudistettaisiin lentonäytöksiä ja lentokilpailuja koskevaa 72 §:ää.

Lain 7 lukuun lentopaikoista ja maalaatteista tehtäisiin vain vähäisiä teknisiä muutoksia voimassa olevan ilmailulain vastaaviin säännöksiin verrattuna.

Lain 8 lukuun maahuolintapalveluista lisättäisiin uusi säännös (93 §) maahuolintapalveluja tarjoavalta edellytettävästä turvallisuuden hallintajärjestelmästä. Suomessa lentoasemien maahuolintapalveluihin on vapaa pääsy eikä toiminta ole luvanvaraista. Turvallisuuden näkökulmasta on kuitenkin perusteltua, että maahuolintapalveluyritysten pitäisi ylläpitää ja kehittää turvallisuudenhallintajärjestelmää, jonka avulla varmistettaisiin toiminnan turvallisuus ja edistettäisiin koko lentopaikan ja lentoliikenteen turvallisuutta. Lisäksi maahuolintapalveluluvussa käyttäjien komitea eriytettäisiin omaan pykälään (94 §), koska komitean rooli maahuolintapalvelujen järjestämisessä lentoasemalla todennäköisesti kasvaa tulevaisuudessa.

Siviili-ilmailun turvaamista koskevassa 9 luvussa on tarkistettu erityisesti niitä säännöksiä, jotka koskevat lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavalvotulle alueelle pääsyä, pääsyn edellytyksenä olevia lentoaseman henkilökorttia sekä ajoneuvolupaa sekä lupiin vaadittavia taustan tarkistuksia.

Ilmatilan ja ilmaliikenteen hallintaa sekä lennonvarmistuspalveluja koskevaa 10 lukua esitetään tarkistettavaksi erityisesti niiden menettelytapojen osalta, joiden avulla pyritään varmistamaan siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittaminen yhteisessä ilmatilassa sekä ilmatilan hallinnassa. Lennonvarmistusta koskeva sääntely perustuu suurelta osin Euroopan unionilainsäädäntöön, jota ollaan parhaillaan täydentämässä ns. SES2+-lainsäädäntöpakettilla. SES2+-paketin käsitteily ei kuitenkaan ole edennyt Euroopan unionin toimielimissä niin pitkälle, että tästä lainsäädäntöpaketistä kansalliseen lainsäädäntöön tulevia muutoksia voitaisiin ottaa huomioon uudessa ilmailulaissa.

Ilmatilarakenteesta ja ilmatilan käytöstä, kuten käytön prioriteettien periaatteista päättäminen kuuluvat kansallisen itsemääräämisoikeuden ja päätöksenteon piiriin. Sen sijaan ilmaliikennettä ja ilmaliikennevirtojen hallintaa säädellään EU-säädöksin.

Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelut (ns. SAR-palvelut, Search and Rescue) sisältyvät voimassa olevassa ilmailulaissa lennonvarmistuslukuun. Ilmailulain uudistamisen yhteydessä katsottiin, että kyseiset säännökset kuuluisivat sisällöllisesti paremmin osaksi ilmailuonnettomuuksia koskevaa lain 11 lukua. Lisäksi erityisesti ilmaliikennepalvelun tarjoajana toimiva Finavia Oyj sekä sisäministeriö katsoivat, että ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämisen vastuita tulisi tarkistaa ja parantaa viranomaisten ja palvelujen tarjoajan välistä koordinaatiota. Eräänä keskeisenä perusteluna työnjaon selkiyttämiseen on se, että Finavia Oyj on liikenne- ja viestintäministeriön nimeämänä ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelujen järjestäjä sekä hätäpaikannuslähetinrekisterin ylläpitäjä ja kyseiset tehtävät ovat perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä, jotka on nykyisin siirretty muun kuin viranomaisen hoidettavaksi. Esityksen mukainen säännös ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämisestä 121 §:ssä on kompromissi ja 121 §:ssä esitetyn neuvottelukunnan tehtävänä olisi arvioida, miten ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu tulisi jatkossa järjestää ja mitä lainsäädännöllisiä muutoksia tätä varten tarvittaisiin. Hätäpaikannuslähetinrekisterin ylläpito esitettäisiin siirrettäväksi ilmaliikennepalvelun tarjoajalta Viestintävirastolle, joka jo nykyisin myöntää näiden lähettimien radioluvat ja vastaa niiden radioluparekisteristä.

Julkisia hallintotehtäviä osoitettaisiin lakiesityksessä ilmaliikennepalvelun tarjoajalle ja lentoaseman pitäjälle ilmailun turvaamista koskevissa säännöksissä (97, 99, 102 ja 103), ilmatilan ja ilmaliikenteen hallintaa sekä lennonvarmistuspalveluita koskevassa luvussa ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluiden järjestämistä koskevassa pykälässä (121 §).

Lisäksi julkisia hallintotehtäviä osoitettaisiin lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle 40 §:ssä, ilma-aluksen päällikölle vaaratilanteissa matkustajien ja miehistön turvallisuuden takaamiseksi 60 §:ssä, harrasteilmailun järjestöille ja päteville yksiköille 163 §:ssä ja ulkopuoliselle asiantuntijalle 164 §:ssä. Julkisiin hallintotehtäviin liittyvät velvoitteet sekä muutoksenhakumenettelyt on pyritty kirjaamaan esitykseen ja sen perusteluihin

aikaisempaa selvemmin, että perusoikeudet ja hyvä hallinto turvattaisiin. Rikosoikeudellisesta virkavastuusta, silloin kun edellä mainittujen toimijoiden henkilöstö suorittaa julkisia hallintotehtäviä, säädettäisiin soveltuvin osin 174 §:ssä. Lisäksi sikäli kun näiden julkisten hallintotehtävien yhteydessä tehdään hallintopäätöksiä, näihin päätöksiin liittyvistä oikaisu- ja muutoksenhakumenettelyistä säädettäisiin esityksen 181 §:ssä.

Lain 12 lukua meluun liittyvistä toimintarajoituksista lentoasemilla ei muutettaisi voimassa olevan ilmailulain säännöksiin verrattuna. Euroopan komission joulukuussa 2011 antamaan ehdotukseen EU:n lentoasemapaketista sisältyi myös ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta (ns. melunhallinta-asetus). Koska EU:n lentoasemapaketin käsittely ei ole edennyt erityisesti lentoasemapakettiin sisältyneen uuden maahuolintapalveluasetuksen käsitteilyyn liittyvien ongelmien johdosta, lain 12 lukua ei nyt esitetä muutettavaksi.

Lain 13 lukuun vahingonkorvausvastuusta ja vakuutuksista sisällytettäisiin säännös myös lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan vakuutusvaatimuksista unionilainsäädännön mukaisesti (138 §).

Lain 14 lukua on uudistettu osauudistuksen yhteydessä (laki 280/2013), joten nyt lukuun esitettäisiin vain vähäisiä teknisiä muutoksia.

Erinäisiä säännöksiä koskevaan lain 15 lukuun esitettäisiin useita muutoksia. Esityksen 153 ja 154 §:iin esitettäisiin muutoksia, jotka johtuvat ilmailun turvaamista koskevasta 9 luvusta. Esityksen 153 §:ssä säädettäisiin, että lentoaseman pitäjä ja lentoasemalla toimiva yritys tai muu turva-asetuksen soveltamisalaan kuuluva yhteisö olisi velvollinen viivytyksettä sallimaan komission valtuuttamien virkamiesten ja Liikenteen turvallisuusviraston suorittamat turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten soveltamista koskevat tarkastukset. Esityksen 154 §:n mukaan lentoaseman pitäjällä olisi oikeus saada poliisilta virka-apua lentoase-

man henkilökortin ja ajoneuvoluvan palauttamiseksi.

Esityksen 158 §:ää lentoesteistä ja 159 §:ää lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttavasta toiminnasta uudistettaisiin.

Lukuun sisällytettäisiin uudet säännökset tehtävien siirrosta sotilasilmailussa (162 §) sekä ulkopuolisen asiantuntijan käyttämisestä Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamisessa (164 §).

Esityksen 166 §:ää täydennettäisiin säännöksellä, jonka mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kieltää lennon ja estää ilma-aluksen lähdön, jos Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan unionilainsäädännön mukaisesti ilma-aluksen liikennöinti olisi kielletty tai siihen kohdistuisi muu sen liikennöintiä koskeva rajoite, tai ilma-aluksen omistaja tai sen liikennöinnistä vastaava muu henkilö tai organisaatio olisi asetettu liiketoimintakieltoon.

Esityksen 169 §:ää tarkistettaisiin niin, että ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja lentoaseman pitäjän lisäksi myös huolto- ja maahuolintaorganisaatioissa tehtäviä hoitavien on avustettava, jos ilma-aluksen kulkuun on puututtava tartuntataudin leviämisen estämiseksi.

Ilmailulain kokonaisuudistus on ajoitettu niin, että laki tulisi voimaan viimeistään 13 päivänä marraskuuta 2014 mennessä puolustusvoimain ilmatilauudistuksen edellyttämällä tavalla. Lain sotilasilmailua koskevia säännöksiä on tarkistettu Liikenteen turvallisuusviraston ja puolustushallinnon työryhmän esitysten pohjalta.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Ehdotettu ilmailulaki ei olennaisesti muuta tilannetta nykyiseen sääntelyyn verrattuna, joten esityksestä ei koidu valtiolle, kunnille tai yrityksille olennaisesti uusia taloudellisia vaikutuksia. Maahuolintapalveluja tarjoavilta yrityksiltä edellytettäisiin jatkossa riittävää turvallisuuden hallintajärjestelmää toiminnan turvallisuuden takaamiseksi. Useilla maahuolintapalveluyrityksillä, etenkin kansainvälisillä maahuolintapalveluyrityksillä on jo nykyisin käytössä turvallisuuden hallintajär-

jestelmiä tai muita laatu- ja ympäristöjärjestelmiä. Käyttöön otettava turvallisuuden hallintajärjestelmä voidaan myös mitoittaa yrityksen toiminnan laajuuden mukaan, jolloin siitä aiheutuvat kustannukset pysyvät maltillisina.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei ole merkittävää vaikutusta viranomaisten menettelytapoihin, eikä se vaikuta merkittävässä määrin viranomaisten keskinäisiin toimivaltasuhteisiin. Esityksen 65 §:ssä ehdotetaan, että Liikennevirastosta tehtäisiin lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättävä viranomainen liikenne- ja viestintäministeriön sijasta. Lentoliikenteessä EU:n lentoliikenneasetuksen 16 artiklan mukainen julkinen palveluvelvoite on nykyisellään asetettu Helsingin ja Savonlinnan väliselle lentoliikenteelle. Liikenne- ja viestintäministeriö on tehnyt uusimman julkisen palveluvelvoitteen mukaisen sopimuksen yhdessä Varkauden ja Savonlinnan sekä palveluja tarjoavan lentoyhtiön (Flybe Oy:n) kanssa marraskuussa 2013 vuosille 2014–2015. Koska Varkauden kaupunginvaltuusto ei joulukuussa 2013 hyväksymässään talousarviossa esittänyt määräraha-varausta lentoliikenteen tukea varten vuodelle 2014, säännöllinen lentoliikenne Varkauden ja Helsingin välillä loppui vuoden 2013 lopulla.

Liikenne- ja viestintäministeriössä kyseistä julkisen palveluvelvoitteen asettamisen pohjalta tehtävää lentoliikennepalvelun julkista hankinta- ja kilpailuttamistehtävää on hoitanut 1-2 virkamiestä sivutoimisesti. Tehtävä on työllistänyt erityisesti silloin, kun kyseiselle julkisen palveluvelvoitteen reitille on kilpailutettu palvelun tarjonnasta vastaavaa lentoyhtiötä.

Esityksen 122 §:ssä esitetään, että ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisteritehtävä siirtyisi ilmaliikennepalvelun tarjoajalta eli Finavia Oyj:n vastuulta Viestintävirastolle. Viestintäviraston vastuulla on jo nykyisin merenkulun onnettomuuksien hätälähtetimen (EPIRB) ja henkilökohtaisen hätälähtetimen (PLB) radiolupien myöntäminen ja radioluparekisteri. Hätälähtetimiä hallintoasioiden

keskittäminen yhdelle viranomaiselle ja sen ylläpitämiin tietokantoihin olisi tarkoituksenmukaista, mutta vaatisi merenkulun onnettomuuksien hätälähettimien (EIRB) ja henkilökohtaisen hätälähettimien (PLB) rekisteritehtävien osalta myös muita lain muutoksia kuin ilmailulakiin nyt esitettäviä muutoksia. Meripelastuskeskus (MRCC, Maritime Rescue Co-ordination Centre), meripelastuksen lohkokeskus (MRSC, Maritime Rescue Sub-Centre), ilmailun pelastuskeskus (ARCC, Aeronautical Rescue Co-ordination Centre) ja poliisi olisivat Viestintäviraston ylläpitämän ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisterin käyttäjiä, jolloin ARCC ja MRCC turvaisivat viestin syöttämisen rekisteriin virka-ajan ulkopuolella (ns. päivitystehtävä). Ilmailun hätäpaikannusrekisteritehtävä lisää jonkin verran Viestintäviraston tehtäviä, mutta ne pyritään hoitamaan muiden rekisteritehtävien yhteydessä olemassa olevilla resursseilla.

4.3 Ympäristövaikutukset

Ehdotetulla ilmailulailalla ei ole aikaisempaan lainsäädäntöön verrattuna merkittäviä ympäristövaikutuksia. Melun hallintaan ja ympäristövaatimukseen koskevia säännöksiä ei laissa esitetä muutettavaksi voimassa olevaan ilmailulakiin verrattuna.

Liikenteen turvallisuusvirasto on tulevaisuudessa unionilainsäädännön mukainen toimivaltainen viranomaisellinen lentoliikenteen ympäristövaikutuksia koskevien tehtävien osalta. Finavia Oyj:hin kohdistuu lentoaseman pitäjänä EU:n ympäristömeludirektiivin (2000/49/EY) ja ympäristönsuojelulain (86/2000) mukaiset meluselvitysten ja meluntorjunnan toimintaohjelman laadintaa sekä lentoasemien ympäristölupaa koskevat velvoitteet.

4.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksellä ei ole vaikutuksia valtion ja kuntien väliseen tehtävänjakoon.

Esityksellä ei myöskään muutoin arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia yksilöiden tai yritysten asemaan ja oikeuksiin eikä ihmisten elinoloihin tai tasa-arvoon. Esityksellä ei ole myöskään vaikutuksia sukupuolten väliseen

tasa-arvoon, koska esityksen mukaisella ilmailulailalla säädettäisiin ensisijaisesti viranomaisiin, lentoaseman pitäjään ja lentoyhtiöihin kohdistuvista velvoitteista. Lupia ja kelpoisuuksia koskevat vaatimukset kohtelevat luvan hakijoita tasapuolisesti sukupuoleen katsomatta. Luvat myönnetään oikeudellisin perustein kaikille lupaedellytykset täytävälle.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Esityksen valmistelun tukena on lisäksi ollut valmisteluryhmä, jonka kautta valmisteluun ovat osallistuneet puolustusministeriö, sisäministeriö, Rajavartiolaitos, sotilasilmailun viranomaisyksikkö, ilmavoimien esikunta, pääesikunta sekä Finavia Oyj.

Esityksestä on lisäksi pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, puolustusministeriöltä, sisäministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, ulkoasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Rajavartiolaitoksen esikunnalta, Ilmatieteen laitokselta, tietosuojavaltuutetun toimistolta, Finavia Oyj:lta, Elinkeinoelämän keskusliitolta, Patria Oyj:lta, Energiategollisuudelta, Suomen tuulivoimayhdistykseltä, Suomen puolustus- ja ilmailuteollisuudelta, Suomen ilmailuliitolta, Suomen lennonjohtajien yhdistykseltä, Ilmailutietoteknisiltä, Julkisten ja hyvinvointialojen liitolta, Suomeen liikenneväylien lentoyhtiöiden kattojärjestöltä (BARIF) sekä ilmatilan hallinnan ja lentoliikennepolitiikan neuvottelukunnissa edustettuina olevilta tahoilta (ml. lentoyhtiöt). Saadut lausunnot on pyritty ottamaan huomioon lakiesityksen viimeistelyssä. Siltä osin kuin lausuntoihin on sisältynyt kokonaan uusia poliittisia avauksia sääntelyn kehittämiseksi, lausunnonantajille on luvattu, että näihin esityksiin palatetaan aikataulusyistä ilmailulakia seuraavan kerran uudistettaessa.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö pyysi erikseen eduskunnan oikeusasiamiehen lausuntoa lakiesitykseen sisältyvistä julkisista hallintotehtävistä. Myös eduskunnan oike-

usasiameiehen esitysten pohjalta lakiesityksen julkisia hallintotehtäviä sisältäviin säännöksiin ja niiden perusteluihin on tehty muutoksia.

6 Riippuvuus muita esityksistä

Hallituksen esitykseen sisältyy muutos meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta. Edus-

kunnan käsiteltävänä on hallituksen esitys laiksi rajavartiolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeksi (HE 220/2013 vp). Siinä ehdotetaan muutettavaksi meripelastuslain 14 §:ää, mikä tulisi huomioida eduskuntakäsittelyssä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut**1.1 Ilmailulaki****1 luku. Yleiset säännökset**

Luvussa säädettäisiin lain soveltamisalasta. Lakia sovellettaisiin pääasiassa Suomen alueella. Laki koskisi myös ilmailua suomalaisella ilma-aluksella ja eräissä tapauksissa ilmailua ulkomaisella ilma-aluksella Suomen alueen ulkopuolella. Lukuun sisällytettäisiin myös uudet säännökset Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä eräiden Euroopan unionin säädösten mukaisena kansallisena toimivaltaisena viranomaisena sekä valtuutuksesta laatia Suomen ilmailun turvallisuusohjelma. Luvussa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston valtuuksista antaa lentosäännöt. Luvussa säädettäisiin myös sotilas-ilmailun ja valtion ilmailun yleisistä puitteisista sekä poikkeuksista, joita voitaisiin myöntää sotilasilmailulle ja ilmailulle muilla valtion ilma-aluksilla sekä kevyelle harrasteilmailulle. Sotilasilmailun, valtion ilmailun sekä eräitä muita ilma-aluksia koskevat säännökset ja niitä koskevat poikkeukset ovat vakiintuneen käytännön mukaisesti ilmailulain alussa yleisissä säännöksissä. Luvussa säädettäisiin myös ilmailun kieltämistä ja rajoittamista koskevien oikeussääntöjen antamisesta.

1 §. Soveltamisala. Lain soveltamisalaa koskeva pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain soveltamisalaa. Lähtökohtana olisi, että ilmailulakia sovelletaan ilmailuun Suomen maantieteellisellä alueella. Ilmailua koskeva unionilainsäädäntö, joka annetaan pääosin joko Euroopan parlamentin ja neuvoston tai komission asetuksina, korvaa yleisperusteluissa kuvatulla tavalla asteittain jäsenmaiden kansalliset säännökset. Tämän vuoksi *1 momentissa* viitattaisiin näihin korvaaviin Euroopan unionin asetuksiin. Viittaus kansainvälisten veloitteiden ensisijaisuuteen vastaa voimassa olevan lain säännöstä.

Pykälän *2 momentin 1 kohdan* mukaan lakia sovellettaisiin ilmailuun suomalaisilla il-

ma-aluksilla myös Suomen alueen ulkopuolella. Chicagon yleissopimuksen mukaan kukin valtio pääsääntöisesti vastaa kyseissä valtioissa rekisteröityjen ilma-alustensa lentotoiminnan valvonnasta myös oman alueensa ulkopuolella. Lisäksi lakia sovellettaisiin Suomen alueen ulkopuolella myös silloin, kun ilmailua harjoitetaan suomalaisen lentotoimintaluvan nojalla. Näin eroa ei olisi sillä, käytetäänkö suomalaisen lentotoimintaluvan nojalla tapahtuvassa liikenteessä Suomessa tai muussa valtiossa rekisteröityä ilma-alusta.

Momentin 2 kohdan mukaan lakia sovellettaisiin lennonvarmistukseen silloinkin, kun sitä tarjotaan Suomen alueen ulkopuolella. Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevat EU-asetukset lähtevät siitä, että jokainen jäsenvaltiossa toimiva lennonvarmistuspalvelun tarjoaja saa tarjota näitä palveluja koko unionin alueella. Jos suomalainen palveluntarjoaja hoitaa näitä palveluja muissa maissa, häneen sovellettaisiin tämän lain lupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia, lennonvarmistuspalveluja, vakuutuksia ja vahingonvastuuta, tiedonsaantioikeutta ja sekä lupiin ja hyväksyntöihin sovellettavia seuraamuksia ja rangaistuksia koskevia säännöksiä.

Momentin 3 kohdan nojalla lakia sovellettaisiin myös ulkomailla rekisteröityyn ja siellä operoivaan ilma-alukseen, jota hallitsevan käyttäjän asuin- tai kotipaikka taikka pääasiallinen toimipaikka on Suomessa. Ilmailun kelpoisuutta ja päästörajoituksia, miehistön lupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia, yleistä lentotoimintaa koskevia vaatimuksia, vahingonvastuuta ja vakuutuksia sekä huumaaavien aineiden käyttöä ja lentokelpoisuuden heikkenemistä koskevia säännöksiä sovellettaisiin tällaiseen ilma-alukseen, jos tästä sovitaan ilma-aluksen rekisteröintivaltion kanssa.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin lain soveltamisesta lentohäiriköintitapauksissa. Lain 58 §:ää matkustajan velvollisuuksista ja rangaistussäännösten vastaavaa kohtaa sovellettaisiin myös ulkomaiseen ilma-alukseen, jos ilma-aluksen ensimmäinen saapumipaikka on Suomen alueella, vaikka häiriköin-

ti olisi tapahtunut ulkomailla tai ulkomaan ilmatilassa. Tämä mahdollistaisi Suomen viranomaisten puuttumisen lennon turvallisuutta vaarantavaan menettelyyn siitä riippumatta, mahdollistaako ilma-aluksen rekisteröintivaltion lainsäädäntö vastaavanlaisen puuttumisen.

2 §. Määritelmät. Pykälään otettaisiin yleiset määritelmät. Kussakin luvussa määritellään tarvittaessa yksinomaan siinä luvussa tarpeelliset käsitteet. Erilliset määritelmiä koskevat pykälät on katsottu tarpeelliseksi, koska määritelmät perustuvat suurelta osin Euroopan unionilainsäädäntöön ja täytäntöönpanon näkökulmasta olisi tärkeää, että määrittelyt löytyisivät myös kansallisesta lainsäädännöstä.

Pykälän 1 momentin 1–3 kohdassa määriteltäisiin *Chicagon yleissopimus*, *ECAC* eli Euroopan siviili-ilmailukonferenssi sekä *Eurocontrol* eli Euroopan lennonvarmistusjärjestö.

Momentin 4–5 kohdassa määriteltäisiin EU-säädökset *EASA-asetus* ja *slot-asetus*.

Momentin 6 kohdassa määritellyllä *ilma-aluksella* tarkoitettaisiin laitetta, jota kannattavat ilmakehässä muut ilman reaktiot kuin ilman reaktiot maan tai veden pintaa vastaan. Määritelmä vastaa komission asetuksen (EY) 2042/2003 mukaista määritelmää.

Momentin 7 kohdassa määritellyllä *kelpuutuksella* tarkoitettaisiin lupakirjaan tai kelpoisuustodistukseen liitettyä erityistä ehtoa, rajoitusta tai oikeutta.

Momentin 8 kohdassa määritellyllä *huollolla* tarkoitettaisiin ilma-aluksen tai ilma-aluksen osan kaikkea perushuoltoa, korjausta, tarkastusta, muutosta tai vian korjausta tai niiden yhdistelmiä, lukuun ottamatta lentoa edeltävää tarkastusta.

Momentin 9 kohdassa määritellyllä *lento-toimintaluvalla* (*Air Operator Certificate, AOC*) tarkoitetaan EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lupaa, jolla osoitetaan, että lentotoiminnan harjoittajalla on riittävät valmiudet ja keinot täyttää turvallisesti oikeuksiinsa liittyvät velvoitteet luvassa tarkoitettussa ilmailutoiminnassa.

Momentin 10 kohdassa määritellyllä *sotilasilmailuviranomaisella* tarkoitetaan ilmailuvoimien esikunnan yhteydessä toimivaa sotilasilmailun viranomaisyksikköä.

Momentin 11 kohdassa määritellyllä *sotilasilmailulla* tarkoitetaan sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettua ilmailua tai ilmailua sotilasilma-aluksella. Sen piiriin kuuluu siten:

- ilmailu sotilasilma-aluksella;
- sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettu ilmailu siviili-ilma-aluksella; tätä harjoitettaisiin käytännössä sotilasilmailuviranomaisen luvalla;
- sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettu ilmailu lentolaitteella;
- sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettu laskuvarjotoiminta; ja
- sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettu matalapudotus- ja köysilaskutumistoiminta.

Määritelmän piiriin kuuluu Suomen puolustusvoimien lentotoiminta Suomessa ja ulkomailla sekä lisäksi ulkomaisen sotilasilma-aluksen toiminta Suomen alueella.

Momentin 12 kohdassa määriteltäisiin *sotilasilma-alus*, jolla tarkoitettaisiin ilma-alusta, joka on merkitty sotilasilma-alusrekisteriin. Määritelmä kattaa myös ilma-aluksen, joka on merkitty ulkomaiseen sotilasilma-alusrekisteriin.

Momentin 13 kohdassa määritellyllä *yhteistoimintalentosemalla* tarkoitettaisiin lentoasemaa, jolla ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty ja jolla on siviili-ilmailun lisäksi pysyvästi puolustusvoimien joukkoja, johtoelimiä ja rakennelmia. Yhteistoimintalentosemia ovat Rovaniemen, Tampere-Pirkkalan, Jyväskylän ja Kuopion lentoasemat.

Momentin 14 kohdassa määriteltäisiin *sotilaslentoasema*. Sillä tarkoitettaisiin lentoasemaa, jolla ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty ja jota ylläpidetään ainoastaan sotilasilmailua varten.

Momentin 15 kohdassa määriteltäisiin *sotilaslentopaikka*. Sillä tarkoitettaisiin maa-aluetta, joka on järjestetty tilapäisesti käytettäväksi ainoastaan sotilasilmailun lentoonläh- töjä tai laskuja varten. Sotilaslentopaikka voisi olla myös puolustusvoimien tilapäisesti käyttöönottava lentopaikka, varalaskupaikka tai nousutie.

Momentin 16 ja 17 kohdassa määriteltäisiin *valtion ilmailu* ja *valtion ilma-alus*. Valtion ilmailu tarkoittaa muuta valtion ilmailua kuin sotilasilmailua eli tullin, poliisin, pelas-

tusviranomaisten tai rajavartiolaitoksen harjoittamaa ilma-ilmailua. Valtion ilma-ilmailua olisi myös kyseisten viranomaisten miehittämättömällä ilma-aluksilla harjoittama ilma-ilmailu. EASA-asetuksessa suljetaan soveltamisalan ulkopuolelle valtion ilma-alukset, joilla siinä tarkoitetaan puolustusvoimien, tullin, poliisin tai vastaavia tehtäviä hoitavan ilma-aluksia. Tässä yhteydessä myös kuntien pelastusvoimien harjoittama ilma-ilmailu katsotaan valtion ilma-ilmailuksi. Tässä laissa säilytettäisiin erilliset määritelmät sotilasilma-alukselle ja valtion ilma-alukselle, koska tietyt säännökset koskevat vain sotilasilma-aluksia ja tietyt muita valtion ilma-aluksia.

Momentin 18 ja 19 kohdassa määriteltäisiin jäsenvaltio ja kolmas maa. Jäsenvaltiolla tarkoitetaan Euroopan unionin jäsenvaltiota. Useiden säännösten osalta on erikseen todettu, että ne koskevat Euroopan talousalueen jäsenvaltioita. Vaikka Sveitsi ei kuulu Euroopan talousalueeseen, myös Sveitsi soveltaa EU:n ja Sveitsin välisen sopimuksen nojalla pääsääntöisesti lentoliikennealan unionilainsäädäntöä. Kolmannella maalla muuta kuin EU:n jäsenvaltiota.

Momentin 20 kohdassa määriteltäisiin lentopaikka. Sillä tarkoitettaisiin 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. Lentopaikkaan kuuluvat osat määriteltäisiin pykälän 2 momentissa. Lentopaikka sisältäisi kyseisen alueen kaikki rakennukset, laitteet ja varusteet, vesialueilla liikennealueeseen liittyvät laituri- tai muut rantautumispaikat, pelastus-tiestön ja ne suoja-, esterajoitus- tai muut alueet, joita lentopaikan ylläpito, käyttö ja turvalvonta edellyttävät.

Momentin 21–23 kohdassa määriteltäisiin lennokki, miehittämätön ilma-alus ja kauko-ohjattu ilma-alus. Lennokilla tarkoitettaisiin lentämään tarkoitettua laitetta, jonka mukana ei ole ohjaajaa ja jota käytetään harraste- tai urheilutarkoitukseen. Lennokkia ei katsottaisi miehittämättömäksi ilma-alukseksi. Miehittämätön ilma-alus on ilma-alus, joka on tarkoitettu lentämään ilman ilma-aluksessa mukana olevaa ohjaajaa. Miehittämätön ilma-

alus on yleistermi, jonka alalaji on kauko-ohjattu ilma-alus. Kauko-ohjatulla ilma-aluksella tarkoitettaisiin miehittämätöntä ilma-alusta, jota ohjataan kauko-ohjauspaikasta.

Momentin 24 kohdassa määriteltäisiin ilmatilan hallintayksikkö, jolla tarkoitettaisiin ilmatilan joustavasta käytöstä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005 eli FUA-asetuksessa tarkoitettua yksikköä, joka vastaa yhden tai useamman jäsenvaltion vastuulla olevan ilmatilan päivittäisestä hallinnasta.

3 §. Toimivaltainen viranomainen. Liikenteen turvallisuusvirasto on voimassa olevassa ilma-ilmailulaissa useissa eri säännöksissä määrätty toimivaltaiseksi kansalliseksi viranomaiseksi. Nyt nämä toimivaltaisen viranomaiset tehtävät koottaisiin yhteen pykälään.

Pykälän 1 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto olisi toimivaltainen viranomainen unionilainsäädäntöön perustuvissa tehtävissä, jotka liittyisivät maahuolintapalveluihin, ilma-ilmailun turvaamiseen, lennonvarmistukseen, lentoturvallisuuteen sekä poikkeamista ilmoittamiseen.

Pykälän 2 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto olisi lisäksi unionilainsäädännön nojalla kuluttajaviranomaisten rinnalla toimivaltainen viranomainen lentoliikenteen matkustajien ja vammaisten ja liikenne-rajoitteisten henkilöiden oikeuksien osalta.

Pykälän 3 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi myös niistä viranomaistehtävistä, joista on säädetty EU:n ns. slot-asetuksessa koskien lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla.

Pykälän 4 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto toimisi myös Suomen kansainvälisissä liikennesopimuksissa tarkoitettuna ilma-ilmailuviranomaisena. Kansainväliin lentoliikennesopimuksiin liittyvistä Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä säädetäisiin tarkemmin lain 172 §:ssä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että poiketen siitä, mitä 1 momentin 5 kohdassa säädettäisiin, poliisimiehelle luvan tai hyväksynnän myöntäisi poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, rajavartiomiehelle rajavartiolaitoksen hallintoyksikön päällikkö sekä tullimiehelle tulli.

4 §. Suomen ilmailun turvaamisohjelma. Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetuilla standardeilla jäsenvaltioille on asetettu lento-toiminnan, lentokelpoisuuden, lennonvarmistuspalvelun, lentopaikkojen sekä onnettomuus- ja vaaratilannetutkiminnan osalta vastuut ja velvoitteet, jotka liittyvät yleisesti turvallisuuden hallintaan. Turvallisuuden hallintaa toteutetaan jäsenvaltion, valvovan viranomaisen sekä palvelun tarjoajien ja toiminnan harjoittajien toiminnoilla. Jäsenvaltion tulisi asettaa kansallisessa turvallisuusohjelmassa määrälliset turvallisuuden tavoitetasot sekä asettaa tarvittavat indikaattorit, joiden avulla tavoitteiden toteutumista seurataan.

Ilmailun turvallisuusohjelmassa kuvattaisiin, miten Suomessa on lainsäädännöllisesti varmistettu, että palvelun tarjoajilla on vaa-dittava turvallisuudenhallintajärjestelmä, että jäsenvaltio valvoo turvallisuudenhallintajärjestelmien toimintaa ja että jäsenvaltion eri toimijoiden vastuut ja valtuudet on selkeästi määritelty. Ilmailun turvallisuusohjelma toimisi myös apuvälineenä kuvaamaan eri ilmailun alojen lainsäädännöstä koostuvaa monimutkaista määräysverkostoa yhtenä, selkeänä kokonaisuutena, jonka tavoitteena on ilmailun turvallisuuden parantaminen. Suomen ilmailun turvallisuusohjelmasta on julkistettu 8 päivänä huhtikuuta 2012 ensimmäinen versio.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmailun toimijoiden eli palvelun tarjoajien (mm. koulutusorganisaatiot, lentoyhtiöt, huoltoorganisaatiot, ilma-alusten suunnittelusta ja kokoonpanosta vastaavat organisaatiot, ilma-liikennepalvelun tarjoajat) olisi luotava turvallisuuden hallintaan tarvittavat toiminnot, turvallisuudenhallintajärjestelmät, joilla asetetut tavoitetasot pyritään täyttämään. Palvelun tarjoajat vastaisivat myös seurannasta.

5 §. Lentosääntöjä koskevien määräysten antaminen. Voimassa olevan ilmailulain 3 §:ää olisi selkeytettävä ja muutettava ottaen huomioon Euroopan unionissa annettujen lentosääntöjen voimaantulo sekä nykyikä-län soveltamisen osalta koetut vaikeudet. Lentosääntöihin sekä edelleen sotilasilmailua koskevien 6 ja 7 §:ien osalta muutokset on valmisteltu Liikenteen turvallisuusviraston ja puolustushallinnon yhteisessä työryhmässä.

Pykälään kohdistuu selkeyttämistarvetta muun muassa sen vuoksi, että pykälällä ei ole tarkoitettu antaa toimivaltaa kaikkien ICAO:ssa hyväksytyjen standardien ja suositusten täytäntöönpanomääräysten antamiseksi, vaan pykälä on tarkoitettu nimenomaan lentosääntöjä koskevien kansainvälisten vaatimusten täytäntöön panemiseksi. Muiden ilmailun standardien täytäntöön panemisesta säädetään ilmailulain muissa pykälissä.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset siitä, miten Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettun standardin lentosääntöjä koskevat Euroopan unionissa annettuja lentosääntöjä, (yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä annettua komission täytäntöönpanoasetusta 923/2012) sovelletaan Suomessa. Pääsääntöisesti EU:n yhteiset lentosäännöt eivät koske sotilasilmailua, joten kansallisella lainsäädännöllä on säädettävä sotilasilmailua koskevista lentosäännöistä. Sotilasilmailulle on tärkeää, että lentosäännöt mahdollistavat muusta lainsäädännöstä määräytyvien tehtävien toteuttamisen. Sotilasilmailu tarvitsee lentotoimintaa koskevan säännösten, jossa puolustusvoimien riittävät toimivaltuudet sotilasilmailun säätelyyn on keskeisessä asemassa. Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamiseksi ja lentosääntöjen yksiselitteisyyden takaamiseksi toimivalta lentosääntöjen antamisesta on määrätty Liikenteen turvallisuusvirastolle, kuitenkin siten, että Liikenteen turvallisuusviraston olisi sovittava puolustusvoimien kanssa näistä määräyksistä siltä osin kuin ne liittyvät sotilasilmailun toimintaedellytyksiin. Tällä menettelyllä varmistetaan sotilasilmailun toimintaedellytykset sekä siviili- ja sotilasilmailun lentoturvallisuus.

Pykälän 2 momentti antaisi sotilasilmailulle mahdollisuuden poiketa sitä koskevista lentosäännöistä ja määräyksistä momentissa säädetyin edellytyksin. Lentosäännöistä ja määräyksistä voisi sotilasilmailussa poiketa alueellista valvontatehtävää suorittava ilma-alus, puolustusvoimille säädettyjen muiden kuin koulutukseen tai harjoitteluun liittyvien tehtävien toimeenpanoa suorittava ilma-alus tai alueella, joka on erotettu yksinomaan sotilaskäyttöön.

Pykälän 3 momentin mukaan vastuu siviili-ilmailun noudattamista lentosäännöistä poikkeavan menettelyn turvallisuudesta olisi puolustusvoimilla. Puolustusvoimien edellyttäisiin sopivan Liikenteen turvallisuusviraston kanssa siitä, miten ilmaliikennepalvelun tarjoaja ohjeistettaisiin näistä poikkeavista menettelyistä. Ilmaliikennepalvelun tarjoajalla tarkoitetaan 108 §:n mukaisesti valtioneuvoston yleisistunnon Suomen ilmatilaan tai sen osaan nimettyä palvelun tarjoajaa. Ilmaliikennepalvelun tarjoajana toimii Suomessa Finavia Oyj.

Pykälän 4 momentin mukaan sotilasilmailussa puolustusvoimat antaisi 2 momentissa mainittuun toimintaan liittyvät määräykset, joiden osalta ylin määräysvalta olisi ilmaivoimien komentajalla.

6 §. Sotilasilmailu. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 4 §:ää, mutta pykälän sisältöä esitetään muutettavaksi. Sotilasilmailua koskevat säännökset jaettaisiin kahteen pykälään niin, että 6 §:ssä säädettäisiin puolustusvoimien määräyksenantovallasta ilmailussa sekä sotilasilmailun vastuista ja 7 §:ssä säädettäisiin sotilasilmailua koskevista tarkennuksista ja poikkeuksista sekä sotilasilmailun sisäisestä toimivallasta sotilasviranomaisten ja sotilasilmailuviranomaisen osalta.

Pääosa sotilasilmailusta liittyy puolustusvoimille laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseen. Puolustusvoimista annetun lain (551/2007) mukaan puolustusvoimien keskeisiä tehtäviä on Suomen sotilaallinen puolustaminen, johon kuuluu muun muassa valtakunnan alueen ja ilmatilan valvominen sekä alueellisen koskemattomuuden turvaaminen. Tehtäviin kuuluu myös sotilaskoulutuksen antaminen sekä muiden viranomaisten tukeminen, johon kuuluu muun muassa virka-avun antaminen yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi ja pelastustoimintaan osallistuminen antamalla käyttöön tarvittavaa kalustoa, henkilöstöä sekä asian tuntijapalveluja. Ilmatilan osalta sanotut tehtävät kuuluvat ilmavoimille, johon puolustusvoimista annetun lain mukaan kuuluu ilmavoimien esikunta, sotilaslaitoksia ja joukko-osastoja. Ilmavoimia johtaa ilmavoimien komentaja.

Sotilasilmailu poikkeaa muusta ilmailusta edellä todettujen tehtävien takia. Tehtävät asettavat erityisiä vaatimuksia käytettävälle lentokalustolle ja kaluston teknisille ominaisuuksille. Se puolestaan asettaa erityisiä vaatimuksia toimintaan osallistuvan henkilöstön koulutukselle sekä myös fyysisille ja henkille ominaisuuksille. Sotilasilmailun osalta on siten tarpeen antaa yleisilmailusta poikkeavia määräyksiä.

Pykälän 1 momentin mukaan puolustusvoimat voisi antaa maanpuolustuksen järjestämiseksi ja puolustusvoimille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi puolustusvoimien omaa toimintaa ja kansainvälistä sotilasilmailua Suomessa koskevia määräyksiä. Määräykset, jotka sotilasilmailun erityisluonteen vuoksi voisivat poiketa ilmailun yleisistä määräyksistä, koskisivat pääasiassa puolustushallinnon sisäistä toimintaa ja ainoastaan välillisesti ulkopuolisia. Koulutusta koskevat määräykset koskisivat myös puolustusvoimien ulkopuolista kouluttajaa. Myös lennon valmistelua ja suorittamista koskevat määräykset kohdistuvat suoraan ulkopuoliseen tahoon, joka osallistuu kansainväliseen harjoitukseen Suomessa. Momentissa on viittaus 5 §:ään, joka koskee lentosääntöjen antamista ja puolustusvoimien toimivaltaa poiketa niistä tietyissä tilanteissa. Puolustusvoimien määräyksenantovaltuuksien tarkemmasta sisällöstä säädettäisiin jäljempänä 7 §:ssä.

Pykälän 2 momentin mukaan sotilasilmailuviranomainen voisi antaa sotilasilmailun lentoturvallisuutta koskevat määräykset. Sotilasilmailuviranomaisen tehtäviin kuuluisi sotilasilmailun lentoturvallisuutta koskevien vaatimusten määrittely sotilasilmailumääräyksin. Määräysten antamisesta säädettäisiin tarkemmin jäljempänä 7 §:ssä. Muuten sotilasilmailuviranomaisen tehtävät ja toimivalta sotilasilmailun lentoturvallisuutta koskevissa asioissa rinnastuisivat Liikenteen turvallisuusviraston vastaaviin tehtäviin.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan säännöstä, jonka mukaan sotilasilmailun lentoturvallisuusasioissa sotilasilmailuviranomainen rinnastettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastoon.

Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan säännöstä sotilasilmailun toimeenpanon ja turvallisuuden kokonaisvastuusta puolustusvoimissa.

Kokonaisvastuu säädettäisiin ilmavoimien komentajalle. Sääntely täydentäisi nykyistä puolustusvoimista annetussa laissa olevaa sääntelyä niin, että ilmavoimien komentajan toimivalta kattaisi myös maavoimissa ja merivoimissa tapahtuvan ilmailun. Samalla ehdotus selkiinnyttäisi nykyistä tilannetta. Puheena oleva sääntely on katsottu tarkoituksenmukaiseksi sijoittaa ehdotettuun lakiin sen asiayhteyden takia, vaikka sen luonteva sijainti muuten olisi puolustusvoimia koskevassa säädöksessä.

Pykälän 5 momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi valtuutus säätää sotilasilmailuviranomaisesta tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Ehdotetun lain 2 §:n 10 kohdan määritelmän mukaan sotilasilmailuviranomaisella tarkoitetaan ilmavoimien esikunnan yhteydessä toimivaa sotilasilmailun viranomaisyksikköä. Tarkemman sääntelyn tarve koskee erityisesti yksikön organisaatiota ja tehtäviä.

7 §. *Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset.* Pykälään ehdotetaan sääntelyä sotilasilmailun toimintaedellytysten kannalta keskeisistä asiakokonaisuuksista, joiden osalta sotilasilmailussa on tarpeen poiketa ehdotetun lain säännöksistä. Tarve poikkeamiin aiheutuu muun muassa sotilasilmailun siviili-ilmailusta eroavista toimintatavoista ja lentokaluston teknisistä ominaisuuksista. Sotilasilmailun lentoturvallisuudesta vastaavan sotilasilmailuviranomaisen toiminta eroaa siviili-ilmailun vastaavasta toiminnasta erityisesti sen vuoksi, että lentoturvallisuudesta vastaava ja lentotoiminnasta vastaava taho ovat molemmat viranomaisia. Ehdotetut poikkeukset koskevat sotilasilma-alusten rekisteröintiä, tunnuksia, tyyppihyväksyntädistusta, lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiota ja suunnittelu-, valmistus- ja huoltoorganisaatiota sekä niihin liittyviä lupia ja hyväksyntöjä, sotilasilmailun lentokelpoisuusvaatimuksia, henkilöstön kelpuutus- ja lupamenettelyä, lääketieteellisiä kelpoisuuksia ja vaatimuksia, lennon valmistua ja suorittamista, sotilasilma-aluksessa pidettäviä asiakirjoja, sotilasilmailun lupia, lentotyötä, koulutusta, sotilaslentopaikkoja ja rakennelmia, lentomenetelmiä sekä lennonvarmistusta, siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamista, sotilasilmailun melua ja muita päästö-

jä. Tarkennuksista ja poikkeamista säädettäisiin pykälän 1 momentissa, joka jakautuu 19 alakohtaan.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan sotilasilmailuviranomainen pitäisi lain 2 luvun mukaisia rekistereitä sotilasilmailun osalta eli sotilasilma-alusrekisteriä ja lupakirjarekisteriä. Sotilasilmailuviranomainen päättäisi myös rekisterien muodosta ja sisällöstä. Puolustusvoimien tehtävät huomioon ottaen rekistereiden pitämisen ja tietosisällön osalta olisi tarve poiketa ehdotetuista yleisistä säännöksistä. Rekisterien käyttötarkoitus on pääosin sama kuin yleisen ilma-alusrekisterin ja lupakirjarekisterin. Sotilasilma-alusrekisteriin merkittäisiin nykyiseen tapaan Suomen valtion omistamat, puolustusvoimien hallinnassa olevat miehitetyt ja miehittämättömät ilma-alukset. Lisäksi rekisteriin voitaisiin merkitä muu puolustusvoimien hallinnassa oleva tai yksinomaan sotilasilmailuun käytettävä ilma-alus, jota ei ole merkitty muuhun ilma-alusrekisteriin. Lupakirjarekisterin avulla hallinnoitaisiin lentotoimintaan osallistuvan henkilöstön lupakirjoja, kelpuuksia ja hyväksyntöjä.

Maanpuolustuksellisista syistä sotilasilma-aluksia tai sotilaslentäjiä ja muita lentotoimintaan osallistuvia koskevat rekisteritiedot eivät ole samalla tavoin julkisia kuin Liikenteen turvallisuusviraston pitämien rekisterien tiedot. Tämän vuoksi ehdotetaan säännöstä siitä, ettei sotilasilma-alusrekisterin ja lupakirjarekisterin tietoihin sovelleta ehdotetun lain 26 §:n eikä 28 §:n säännöksiä. Edellinen koskee yksittäisen tiedon luovuttamista ja jälkimmäinen tiedon luovuttamista muun muassa mielipide-, ja markkinatutkimukseen, suoramarkkinointiin tai muuhun osoite- tai tietopalveluun.

Momentin 2 kohdan mukaan sotilasilma-alus merkittäisiin kansallistunnuksella ja erityistunnuksella, koska sotilasilma-alukset on voitava tunnistaa kansainvälisen käytännön mukaisesti omistajavaltion sotilasilma-aluksiksi. Merkitsemisestä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella, jonka antamista koskeva valtuutussäännös ehdotetaan sisällytettäväksi pykälän 2 momenttiin.

Momentin 3 kohdan mukaan sotilasilmailuviranomainen antaisi määräykset sotilasilma-aluksen lentokelpoisuusvaatimuksista ja

lentokelpoisuustodistuksen antamisesta sekä antaisi suomalaisen sotilasilma-aluksen tyyppihyväksyntätodistuksen. Niiden sisältö ja käytettävät menettelyt voisivat poiketa ilmailulain 33, 34 ja 36—41 §:n säännöksistä. Sotilasilma-alusten lentokelpoisuutta koskevat vaatimukset pohjautuvat maanpuolustuksen suorituskykytarpeisiin ja ne on tarvittavassa laajuudessa sovittava yhteen yleisten lentokelpoisuusvaatimusten kanssa. Riittävä asiantuntemus näiden osa-alueiden hallinnasta ja yhteensovittamisesta on myös puolustusvoimilla ja sotilasilmaluviranomainen voisi valtuuttaa yksittäisen sotilasilma-aluksen lentokelpoisuustodistuksen antamisen hyväksymälleen puolustushallinnon organisaatiolle. Mahdollisuudesta tehtävän siirtämiseen puolustusvoimille sisältyisi 162 §:ään nimenomainen säännös.

Ilmailulain 37 §:ssä tarkoitettua lentokelpoisuuden tarkastustodistusta ei edellytettäisi puolustusvoimien hallinnassa olevilta sotilasilma-aluksilta, koska puolustusvoimissa ilma-aluksen lentokelpoisuutta valvotaan käytön yhteydessä jatkuvasti.

Tyyppihyväksynnällä osoitetaan, että ilma-aluksen tyyppi täyttää lentokelpoisuuden vaatimukset ja on ilma-alustyyppinä hyväksytty. Sotilasilmalulle on tyyppillistä, ettei kansainvälisesti hyväksytyjä yhtenäisiä tyyppihyväksyntävaatimuksia ole, vaan menettelytavat ja vaatimukset poikkeavat eri maissa toisistaan. Ulkomailta hankittavien sotilasilma-alusten tyyppihyväksynnässä sotilasilmaluviranomainen voisi nojautua vastaavan ulkomaisen viranomaisen myöntämään tyyppihyväksyntätodistukseen.

Momentin 4 kohdan mukaan sotilasilmaluviranomainen asettaisi vaatimukset sotilasilma-alusten lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle ja lennonvarmistusjärjestelmien vastuuorganisaatiolle sekä sotilasilmalun suunnittelu-, valmistus- ja huoltoorganisaatioille sekä myöntäisi sotilasilmalussa lentokelpoisuuteen ja lennonvarmistusjärjestelmiin liittyvät luvat ja hyväksynät. Niiden sisältö ja käytettävät menettelyt voisivat poiketa ehdotetun lain 32, 35 ja 42 §:n säännöksistä.

Sotilasilmaluviranomainen asettaisi vaatimukset sotilasilma-alusten lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle ja lennonvarmistusjär-

jestelmien vastuuorganisaatiolle sekä sotilasilma-alusten ja lennonvarmistusjärjestelmien suunnittelu-, valmistus- ja huoltoorganisaatioista, joita voivat olla puolustusvoimiin kuuluvat joukko-osastot ja siviiliyritykset. Vaatimusten asettamisella varmistetaan organisaatioiden toiminnan korkeasta laatuasteesta ja standardoinnista sekä määritetään teknologian hallintaan perustuva, lentoturvallisuuteen vaikuttava teknologinen minimitaso. Niiden sisältö ja käytettävät menettelyt voisivat poiketa ehdotetun lain 3 luvun säännöksistä.

Sotilasilmalussa tyyppihyväksyntätodistuksen haltijaa ja jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta vastaavaa organisaatiota koskeva käytäntö poikkeaa siviili-ilmailun järjestelyistä. Sotilasilmalussa niin sanotulla tyyppivastuuorganisaatiolla on käytännön vastuu ilma-alustyyppin jatkuvan lentokelpoisuuden edellytysten olemassaolosta.

Tyyppivastuuorganisaatiolla tulisi olla sotilasilmaluviranomaisen hyväksymät järjestelmät ilma-aluksen rakenteen (konfiguraation) hallintaan sekä käytön ja eliniän valvontaan ja asioista raportointiin niin, että käyttäjällä on edellytykset pitää yllä ilma-aluksen lentokelpoisuutta ja saada tähän tarvittaessa asiantuntevaa apua. Tyyppivastuuorganisaationa voisi toimia myös sotilasilmaluviranomaisen hyväksymä puolustushallinnon laitos Suomessa tai ulkomailla taikka ilma-aluksen suunnittelija tai valmistaja.

Sotilasilmalun käytettävän ilma-aluksen lentokelpoisuuden ylläpidosta on velvollinen huolehtimaan ensisijaisesti ilma-aluksen käyttäjä, toissijaisesti haltija tai omistaja.

Momentin 5 kohdan mukaan sotilasilmaluviranomainen asettaisi vaatimukset sotilasilma-alusten ja lennonvarmistusjärjestelmien huoltohenkilöstön koulutusorganisaatiolle. Niiden sisältö ja käytettävät menettelyt voisivat poiketa ehdotetun lain 43 §:stä. Sotilasilmalun huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioille asetettavat vaatimukset perustuvat soveltuvin osin siviili-ilmailun vaatimuksiin. Sotilasilmalun teknisiä järjestelmiä ylläpitävän henkilöstön on vastattava nopeasti muuttuvaa ja korkeatasoista teknologiaa sisältävien järjestelmien hallinnan edellyttämiä vaatimuksia, joiden koulutusta koskevien standardien ja laadun on oltava korkeatasoista.

Vaatimustasolla varmistetaan lentoturvallisuuden ylläpitämiseksi tarvittavasta osaamisesta.

Momentin 6 kohdan mukaan sotilasilmailuviranomainen asettaisi vaatimukset sotilasilmailun tehtävissä työskentelevään henkilöstöön kohdistettavalle kelpuutus- ja lupamennettelylle. Niiden sisältö ja käytettävät menettelyt voisivat poiketa ehdotetun lain 45–51 §:n säännöksistä. Sotilasilmailun lupa- ja kelpoisuusmenettelyiden on vastattava sotilasilmailun erityisvaatimuksia sekä sovittava puolustushallinnon toiminta- ja hallintomalliin.

Sotilasilmailussa ei olisi käytössä siviili-ilmailun mukaisia erillisiä lupakirjoja, vaan henkilöstön kelpoisuudesta erityyppisiin ilmailun erityisammattitaitoa vaativiin tehtäviin ylläpidettäisiin tarvittavia sotilasilmailuviranomaisen määrittämiä rekistereitä. Sotilasilmailuviranomainen määrittäisi ilmailulain nojalla sotilasilmailun kelpoisuuksien vaatimukset ja pätevyttämisen menettelyt. Kelpoisuuden osoittamista vaaditaan henkilöstöltä, jolla on suora vaikutus lentämisen tai toiminnan turvallisuuteen. Kelpoisuutta vaadittaisiin muun muassa seuraavilta ryhmiltä: lentopalvelukseen osallistuva henkilöstö, lennonvarmistuksen, taistelunjohton, operoinnin menetelmä- ja lentomenetelmäsuunnittelun henkilöstö, lennonvarmistushenkilöstö ja lentotekninen henkilöstö. Tähän ryhmään kuuluvat myös pelastushenkilöstö ja kenttäalueella ajoneuvoja kuljettava henkilöstö.

Momentin 7 kohdan mukaan sotilasilmailussa henkilöstön lääketieteellisen kelpoisuuden myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää sotilasilmailun erityisestä vaatavuudesta johtuvat lääketieteelliset, psykologiset ja fysiologiset vaatimukset. Niiden sisältö ja menettelyt voisivat poiketa ehdotetun lain 47 ja 48 §:n vaatimuksista. Puolustusvoimissa tarkemmat määräykset lääketieteellisestä kelpoisuudesta antaisi ilmavoimien esikunta. Määräykset koskisivat puolustusvoimien henkilöstön lisäksi ulkopuolisia, jotka osallistuvat ilmavoimien lentotoimintaan osana sotilasilmailua.

Momentin 8 kohdan mukaan puolustusvoimat antaisi sotilasilmailuun liittyvän lennon valmistelua ja suorittamista koskevat

määräykset ja sotilasilmailuviranomainen määräykset sotilasilma-aluksessa mukana pidettävistä asiakirjoista.

Sotilasilmailuun liittyvät lennon valmistelua ja suorittamista koskevat määräykset antaisi käytännössä ilmavoimien esikunta. Määräykset vaikuttaisivat sekä kansalliseen sotilasilmailuun että kansainväliseen sotilasilmailuun vieraiden valtioiden sotilasilmalusten ollessa Suomessa. Kansainvälisessä sotilasilmailussa noudatetaan asianomaisten valtioiden asettamia määräyksiä, kuitenkin niin, että noudatettavaksi tulee rajoittavin määräys. Sotilasilmailun lennon valmistelu ja suorittaminen vaativat monipuolista ilmailun, asiakirjojen, teknologian ja organisaatioiden tuntemusta sekä kaluston hallintaa. Puolustusvoimat antaa niistä määräyksiä ja lisäksi omaan toimintaa koskevia ohjeita.

Sotilasilmailu eroaa muusta ilmailusta tarkoituksensa ja monien teknisten asioiden osalta. Maantieteelliset ja ilmastolliset seikat on otettava huomioon. Erityisesti kansainvälisissä harjoituksissa toiminta on sopeutettava vakiintuneeseen kansainväliseen käytäntöön. Sotilasilmailu poikkeaa siviili-ilmailusta muun muassa lento-osastojen käytön, käytettävien nopeuksien ja korkeuksien sekä sotilasilma-alusten välisten porrastusten osalta.

Sotilasilma-aluksissa on rajalliset mahdollisuudet asiakirjojen mukana pitämiseen. Sotilasilma-aluksen lentokelpoisuuden ylläpitoon liittyvä asiakirja-aineisto on pääosin sähköisessä muodossa ja siten aina kyseisestä järjestelmästä tarkastettavissa, riippumatta siitä, missä kyseinen ilma-alus kulloinkin on. Näin ollen ilma-aluksessa mukana pidettävien asiakirjojen tarve poikkeaa siviili-ilmailun vaatimuksista.

Momentin 9 kohdan mukaan ilmakuljetukseen ei vaadittaisi erillistä lupaa sotilasilmailussa. Ilmakuljetukset ovat normaalia sotilas-toimintaa, minkä vuoksi luvan edellyttäminen ei ole perusteltua.

Momentin 10 kohdan mukaan lentotyölupaa ei vaadittaisi sotilasilma-aluksella harjoitettavaan lentotyöhön. Sotilasilmailu on luonteeltaan lentotyötä, joten erillisen luvan vaatiminen sotilasilma-alusten osalta ei ole perusteltua. Sotilasilmailuviranomainen myöntäisi kuitenkin luvan puolustusvoimien tilauksesta suomalaisella tai ulkomaisella si-

viili-ilma-aluksella tehtävään lentotyöhön sekä asettaisi lupia koskevat vaatimukset.

Momentin 11 kohdan mukaan sotilaslentokoulutukseen, jonka puolustusvoimat itse antaa, ei vaadittaisi lentokoulutuslupaa. Sotilaslentokoulutuksen antaminen on puolustusvoimien lakisääteistä toimintaa, jota koskevat määräykset antaa asiaomainen puolustushaaraesikunta eli käytännössä ilmavoimien tai maavoimien esikunta. Puolustusvoimien sotilaslentokoulutukseen voi osallistua myös ulkomaisia sotilaslentäjiä.

Puolustusvoimien ulkopuolisen tahon antamaan sotilaslentokoulukseen vaadittaisiin sotilasilmailuviranomaisen myöntämä lentokoulutuslupa. Sotilasilmailuviranomainen asettaa puolustusvoimien ulkopuolisen tahon antaman sotilaslentokoulutuksen taso- ja laatuvaatimukset sekä koulutusta antavan henkilöstön osaamis- ja suorituskykyvaatimukset.

Momentin 12 kohdan mukaan sotilasilmailun lentonäytös- ja lentokilpailuluvan antaisi puolustusvoimat. Lentonäytöslupaa tai lentokilpailulupaa ei vaadittaisi sotilasilmailun esittelyyn tai yksittäiseen taitolentoesitykseen, jonka puolustusvoimat toteuttaisi suomalaisella sotilasilma-aluksella sotilasmääräysten mukaisesti. Kyseinen toiminta kuuluu sinänsä jo tavanomaisiin toimintoihin puolustusvoimissa. Muilta osin luvat ja niitä koskevat määräykset antaisi puolustushaaraesikunta. Suomessa sotilasilmailun lentonäytös- ja lentokilpailuihin osallistuu vuosittain myös eri maiden sotilasilma-aluksia. Kun toiminta tapahtuu puolustusvoimien hyväksymien määräysten mukaan suomalaisella tai ulkomaisella sotilasilma-aluksella, erillistä Liikenteen turvallisuusviraston lupaa ei ole taroituksenmukaista edellyttää.

Momentin 13 kohdan mukaan määräykset sotilaslentopaikkojen ja yksinomaan sotilasilmailuun tarkoitettujen rakennelmien käytöstä antaisi puolustusvoimat. Puolustusvoimissa määräyksen antaja olisi puolustushaaraesikunta. Sotilasilmailuviranomainen asettaisi sotilaslentopaikkojen rakentamiseen ja lentotoimintaan liittyvät turvallisuusvaatimukset sekä myöntäisi luvat ja hyväksynnät sotilaslentoasemien ja –lentopaikkojen käyttöönottoon ja käyttöön. Sotilaslentopaikkojen on rakenteiltaan vastattava maanpuolustuksen suorituskykyvaatimuksia ja käytössä ole-

van lentokaluston tukeutumistarpeita. Rakenteiden hallinnassa on kyettävä vastaamaan operatiivisiin perusteisiin ja tukeutumista koskeviin muuttuviin vaatimuksiin puolustushallinnon edellyttämällä tavalla. Sotilaslentopaikoille asetettavat vaatimukset poikkeaisivat siviili-ilmailun vaatimuksista muun muassa niin, että turvallisuusmarginaalit voivat olla pienempiä.

Momentin 14 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi sovittava puolustusvoimien kanssa siviili-ilmailun turvaamiseen ja sotilasilmailun toimintaedellytyksiin liittyvien vaatimusten yhteensovittamisesta lentoasemilla kuultuaan lentoaseman pitäjää. Sotilasilmailu toimeenpannaan Suomessa integroidun mallin mukaisesti samoilta lentokentiltä siviili-ilmailun kanssa. Sotilasilmailulla on oltava maanpuolustuksen, aluevalvonnan sekä niiden kouluttamis- ja harjoitustoiminnan vaatimat edellytykset käyttää lentokenttien alueita ja rakenteita. Siviili-ilmailun turvaamisesta säädetään EU-säädöksillä, jotka eivät koske sotilasilmailua. Suomen integroidussa ilmaliikennejärjestelmässä nämä turva-asetuksen vaatimukset ja sotilasilmailun toimintaedellytykset yhteen sovitetaan siviili-ilmailu- ja sotilasviranomaisten kesken. Lentoasemien maksuista säädetään lailla lentoasemaverkosta ja -maksuista (210/2011), jota sovellettaisiin myös tässä tarkoitettujen tehtävien osalta.

Momentin 15 kohdan mukaan sotilasilmailun lentopalvelukseen osallistuvalla henkilöstöllä olisi 102 §:n 1 momentissa tarkoitettu pääsylupa työtehtäviensä perusteella lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvalvotuille alueille. Lentoasemilla liikkumista ja kulunvalvontaa varten tarvittavan henkilö- tai miehistökortin antaisi puolustusvoimissa Ilmavoimien esikunta. Lentoaseman pitäjän olisi annettava sotilasilmailun lentopalvelukseen osallistuvalla henkilöstölle ajolupa ja tarvittaessa siihen liittyvä koulutus. Sotilasilmailuun osallistuvan henkilöstön tehtävistä säädetään muun muassa puolustusvoimista annetussa laissa ja aluevalvontalaissa, ja ehdotetulla säännöksellä turvataan liikkumis- ja työskentelyoikeus laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Puolustusvoimat vastaa toiminnan vaatiman koulutuksen järjestelyis-

tä. Ajoluvat ovat usein edellytys virkatehtävien hoitamiselle lentokenttäalueella.

Momentin 16 kohdan mukaan puolustusvoimat antaisi määräykset sotilasilmailun lentomenetelmistä ja lennonvarmistuksesta. Määräykset koskisivat kaikkea Suomessa tapahtuvaa sotilasilmailua ja puolustusvoimissa toimivalta olisi puolustushaaraesikunnilla. Määräyksenannon perustana olisivat sotilasilmailuviranomaisen asettamat sotilasilmailun lentomenetelmien suunnittelun ja lennonvarmistuksen turvallisuusvaatimukset sekä sen myöntämät lentomenetelmiin liittyvät luvat ja hyväksynät.

Sotilasilmailu vaatii erillisiä määräyksiä lentomenetelmistä ja lennonvarmistuksesta, joilla mahdollistetaan sotilasilma-alusten toiminta osastoina, sotilasilma-alusten erikoisjärjestelmien käyttö ja hyödyntäminen sekä maanpuolustuksen taktisten menetelmien koulutus ja harjoittelu niin sotilaslentopaikoilla kuin lentoasemilla. Sotilasilmailun menetelmillä on tärkeä merkitys maanpuolustuksen suorituskyvyn ylläpitämisessä. Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamiseksi ja turvallisuuden takaamiseksi puolustusvoimien olisi kuultava Liikenteen turvallisuusvirastoa menetelmistä määrätessään.

Momentin 17 kohdan mukaan sotilasilmailun aiheuttaman melun ja muiden päästöjen tulisi olla niin vähäisiä kuin sotilasilma-alusten käyttötarkoitus ja toiminta huomioon ottaen olisi mahdollista. Sotilasilmailun lentokaluston suunnitteluperusteena ei ole melun- ja päästönhallinta vaan maksimaalisen sotilaallisen suorituskyvyn rakentaminen, mikä käytännössä määrää sotilasilma-alusten melu- ja päästöarvot. Torjuntahävittäjien meluominaisuuksia ja polttoaineen kulutusta ei voida vähentää menettämättä koneiden käyttötarkoituksen kannalta keskeisiä ominaisuuksia. Sotilasilmailussa voidaan lentomenetelmien ja -reittien suunnittelulla kuitenkin vähentää häirtäviä vaikutuksia. Poikkeus liittyy ehdotetun lain 44 §:n säännökseen.

Momentin 18 kohdan mukaan sotilasilmailuun ei sovellettaisi ehdotetun lain vakuuttamista koskevia säännöksiä. Perusteena on se, ettei valtion omaisuutta yleensä vakuuteta.

Momentin 19 kohdan mukaan ehdotetun lain 118 §:ssä tarkoitettu ilmoitus onnettomuudesta ja vakavasta vaaratilanteesta teh-

täisiin puolustusvoimille, jos asia koskee yksinomaan sotilasilmailua. Ilmoitusmenettely koskee myös 125 §:n poikkeamia, jotka ovat normaalimenettelyn tai ohjeistuksen vastaisia ja joilla olisi tai olisi voinut olla epäsuotuisia vaikutuksia sotilasilmailun turvallisuudella. Tyypillisiä tilanteita ovat teknilliset häiriöt ja inhimilliset virhetoiminnot.

Pykälän toisessa momentissa säädettäisiin lisäksi, että 1 momentin 2 kohdan mukaisesta sotilasilma-aluksen merkitsemistä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

8 §. Valtion ilmailu ja valtion ilma-alueita koskevat poikkeukset. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 5 §:ää. Tässä pykälässä tarkoitettut poikkeukset koskisivat valtion ilma-alueita eli rajavartiolaitoksen, poliisin ja tullin sekä kuntien pelastustoimen ilma-alueita ja lentotoimintaa. Valtion ilma-alueet voivat poiketa ilma-aluksen lentokelpoisuutta ja päästörajoituksia koskevan 3 luvun sekä lupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia koskevan 4 luvun säännöksistä, kunhan lentoturvallisuutta ei vaaranneta. Pykälän 1 momentti sisältäisi valtuutuksen säätää valtioneuvoston asetuksella tarkemmin siitä, miten yleinen järjestys ja lentoturvallisuus valtion ilmailussa turvattaisiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valtion ilma-alusten osalta vastaavasta oikeudesta poiketa lentosäännöistä ja muista Liikenteen turvallisuusviraston antamista ilmailumääräyksistä kuin 7 §:ssä säädetään sotilasilmailulle. Vastaavalla tavalla Liikenteen turvallisuusviraston tulisi myös sopia näistä määräyksistä rajavartiolaitoksen kanssa. Rajavartiolaitos huolehtisi siitä, että myös poliisin ja tullin näkökohdat tulisivat otettua huomioon, kun määräyksiä valmistellaan. Poikkeus koskisi vain alueellista valvontatehtävää suorittavaa tai muulta ilmailulta kielletyllä tai valtion ilmailua varten tilapäisesti erotetulla alueella harjoitustehtävää suorittavaa valtion ilma-alusta. Erityisesti rajavartiolaitoksen ilma-alueet joutuvat harjoittelemaan valvontalentojen toteuttamista niillä toimintamenetelmillä, joilla tehtävät normaalisti suoritetaan. Harjoituslennoilla on tällöin tarvetta poiketa lentosäännöistä samalla tavoin kuin oikeissakin tehtävissä. Poikkeava menettely suunnitellaan ja toteutetaan siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta. Toiminta on jatku-

vaa ja päivittäistä Turussa, Helsingissä ja Rovaniemellä sijaitsevista lentueista käsin.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin valtion ilma-aluksen käyttäjä varustamaan alus tehtävän edellyttämin erikoislaittein. Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin myöntämään ilma-aluksen käyttötarkoituksen edellyttämiä erikoisvarusteita koskevia yksittäisiä vähäisiä ja teknisiä poikkeuksia valtion ilma-alukselle tämän lain säännöksistä. Tällaisissa teknisissä kysymyksissä Liikenteen turvallisuusvirasto olisi paras asiantuntijaviranomainen.

9 §. *Eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita koskevat poikkeukset.* Pykälä vastaa pääosin voimassa olevan ilmailulain 6 §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilma-aluksista, joita EASA-asetus ei koske. EASA-asetus ei koske ultrakevyitä lentokoneita, historiallisia ilma-aluksia, tutkimus-, kokeilu- ja tieteelliseen tarkoitukseen suunniteltuja tai muutettuja ilma-aluksia, harrasterakenteisia ilma-aluksia tai alun perin sotilastarkoitukseen suunniteltuja ilma-aluksia. Harrasterakenteisella ilma-aluksella tarkoitetaan ilma-alusta, josta vähintään 51 prosenttia on rakentanut harrasterakentaja tai voittoa tavoittelematon harrasteyhdistys omiin tarkoituksiinsa ja ilman kaupallisia tavoitteita. Ähäisiä poikkeuksia voitaisiin myöntää lain rekistereitä koskevan 2 luvun, ilma-aluksen lentokelpoisuutta ja päästörajoituksia koskevan 3 luvun, lupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia koskevan 4 luvun, yleisiä lentotoiminnan vaatimuksia koskevan 5 luvun, kaupallisia ilmakuljetuksia ja lentotoiminnan lupia koskevan 6 luvun sekä lentopaikkoja ja maalaitteita koskevan 7 luvun säännöksistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että rekistereitä koskevan 2 luvun, ilma-aluksen lentokelpoisuutta ja päästörajoituksia koskevan 3 luvun, lupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia koskevan 4 luvun sekä lentopaikkoja ja maalaitteita 7 luvun säännöksiä ei sovelleta painopisteohjattuun ultrakevyeen lentokoneeseen tai moottoroituun laskuvarjoon, liitimeen, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kilogrammaa tai kaksipaikkaisena 100 kilogrammaa, mukaan luettuna jaloilta lähteviin liitimiin sekä muut ilma-aluksiin, jonka rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on vähintään 70

kilogrammaa. Tämä ei kuitenkaan koskisi miehittämätöntä ilma-alusta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös myöntää poikkeuksia vastaaville ilma-aluksille yleistä lento-toimintaa koskevista 5 luvun vaatimuksista sekä kaupallista ilma-kuljetusta sekä ilmailutoimintaa koskevan 6 luvun säännöksistä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myöntää 2 momentissa tarkoitetuille ilma-aluksille vähäisiä poikkeuksia lain 5 ja 6 luvun säännöksistä, jos tälle ei olisi lentoturvallisuuden kannalta estettä.

Pykälän 4 momentin mukaan miehittämätön ilma-alus saa poiketa lentosäännöistä muulta ilmailulta kielletyllä tai tarkoitusta varten erotetulla alueella, jos poikkeava menettely on suunniteltu ja toteutetaan siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta. Voimassa olevassa ilmailulaissa poikkeavaan menettelyyn on edellytetty Liikenteen turvallisuusvirastolta lupaa. Jatkossa lupaa ei siten tarvittaisi, vaan esitetyn kaltaiset ilmatilajärjestelyt riittäisivät. Tämä palvelisi erityisesti poliisin, kunnallisten pelastusviranomaisten sekä Rajavartiolaitoksen tarpeita, mutta luonnollisesti myös kaupallisten toimijoiden tarpeita. Lisäksi suunnitteilla on myös ilmatilan pysyvä erottaminen miehittämättömien ilma-alusten lennättämistä varten, ainakin itärajaa vastassa olevan maa- ja merialueen yläpuolelle. Tämä olisi kansainvälisen konseptin mukainen vaara-alue eli ns. D-alue ja palvelisi erityisesti Rajavartiolaitoksen miehittämättömien ilma-alusten käyttöä.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin antamaan kevyitä ilma-aluksia, ilmailuun käytettäviä liitimiä ja muita laitteita, urheilulaskuvarjoja ja lennokkeja sekä niiden ohjaajien koulutusta ja kelpoisuutta koskevia määräyksiä, jos turvallisuus- tai ympäristövaikutukset sitä edellyttävät ja EASA-asetuksesta ei muuta johdu. Tässä tarkoitettuja ilma-aluksia käytetään lähinnä harrastetoimintaan eivätkä määräykset sinänsä olisi välttämättömiä harrastajien itsensä suojaamiseksi. Määräyksiä valmisteltaessa olisi kuultava alan valtakunnallisia ilmailualan harrastejärjestöjä, koska niillä voidaan olettaa olevan kyseisiin toimintoihin liittyvää erityistietämystä. Voimassa olevassa laissa Liikenteen turvallisuusvirastolla on

vastaavat poikkeus- ja määräyksenantovaltuudet.

10 §. *Oikeus ilmailuun Suomen alueella.* Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 7 §:ää. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että Suomen alueella ilmailuun käytettävällä ilma-aluksella on oltava Suomen tai muun Chicagon yleissopimukseen liittyneen valtion kansallisuus tai erityinen Liikenteen turvallisuusviraston antama lupa. Tästä pääsäännöstä poikettaisiin, jos Suomi on sitoutunut toisen valtion tai kansainvälisen järjestön kanssa siihen, ettei tietyn ilma-aluksen rekisteröintiä Chicagon yleissopimukseen liittyneessä valtiossa tai kansallista lupaa vaadita. Kansallisuutta tai erityistä lupaa koskevaa vaatimusta ei kuitenkaan ulotettaisi 9 §:n 2 momentissa tarkoitettuihin kevyisiin harrasteilmailun eikä miehittämättömiin ilma-aluksiin tai laitteisiin. Vieraan valtion valtiopilma-aluksen käytöstä Suomen alueella säädetään aluevalvontalaissa (755/2000).

Pykälän *2 momenttiin* otettaisiin luettelo tapauksista, joissa Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myöntää 1 momentissa tarkoitettua lupaa. Lupa voitaisiin myöntää ilma-aluksen tilapäiseen liikenteeseen maasta, joka ei ole liittynyt Chicagon yleissopimukseen. Lupa voitaisiin myöntää myös siirto-, koe-, esittely-, näytös- tai kilpailulentoon rekisteröimättömällä ilma-aluksella sekä rekisteröimättömän ja miehittämättömän vapaan ilmapallon tai muun näihin rinnastettavan ilma-aluksen käyttöön.

11 §. *Ilmailulta rajoitetut alueet ja vaara-alueet.* Pykälä vastaisi pitkälti voimassa olevan ilmailulain 8 §:ää, mutta pykälässä täsmennettäisiin kriteereitä, joilla eri alueita voidaan perustaa. Lisäksi vaara-alueen käsite muutettaisiin kansainvälisen käytännön mukaiseksi. Voimassa olevan ilmailulain mukaan aktiiviselle vaara-alueelle ei ole voinut lentää. kansainvälisen käytännön mukaan vaara-alue on alue, jonne ilma-aluksen päällikön harkinnan mukaan voidaan lentää, mutta alueen status kertoo, että alueella voi olla ilmailulle vaarallista toimintaa. Siirtyminen yleisempään kansainväliseen käytäntöön on perusteltua useista syistä. Ensinnäkin esimerkiksi niin sanottujen tuhkakriisien ja sen jälkeen pidettyjen harjoitusten yhteydessä on havaittu, että muissa valtioissa tuhka-alueelle

on voitu perustaa vaara-alueita silloin, kun tuhkapitoisuudet on katsottu pieniksi, eikä perusteita kieltoalueen laajentamiselle ole ollut. Suomessa tämä ratkaisu ei ole tähän asti ollut mahdollista, koska aktiiviselle vaara-alueelle ei ole voinut lentää. Toiseksi Suomen ilmatila on nykyisin osa pohjoiseurooppalaista toiminnallista ilmatilalohkoa (NE-FAB, North-European Functional Airspace Block), minkä seurauksena kaikissa toiminnallisen ilmatilalohkon jäsenvaltioissa (Suomen lisäksi Norja, Viro ja Latvia) noudatettavia sääntöjä pyritään harmonisoimaan. Vaara-alueita koskevan sääntelyn tulisi olla siten jäsenvaltioissa yhtäläinen. Kolmanneksi vaara-alueen käsittemuutos tarjoaisi yhden mahdollisen ratkaisumallin miehittämättömiin ilma-alusten toimintaedellytysten parantamiselle. Jatkossakin pysyvät kieltoalueet sekä tärkeimmät ilmailua koskevat rajoitukset säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä tai päätöksellä enimmillään kahden viikon ajaksi ilmailua rajoitetulla alueella tai vaara-alueella ja ilmatilan hallintayksikkö voisi rajoittaa nopeastikin viranomaisten esityksestä ilmatilan tai sen osan käyttöä enimmillään kolmeksi päiväksi. Vastaavat pykälässä kuvatut menettelytavat koskisivat myös miehittämättömiä ilma-aluksia sekä niiden lennättämistä.

Pykälän *1 momentin* mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin rajoittaa ilmailua tai kieltää se valtion johtamisen, maanpuolustuksen, rajavalvonnan, pelastustehtävien tai varautumisen kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella. Kielto tai rajoitus tulisi kysymykseen esimerkiksi ydinvoimaloiden läheisyydessä. Tällaisia kohteita ovat Loviisan ja Olkiluodon ydinvoimalat sekä eräät sotilastukikohdat. Kiellon tai rajoituksen tarkoituksena on kohteen suojaaminen laittomien tekojen yrityksiltä sekä niiden yläpuoliossa ilmatilassa mahdollisesti tapahtuvien ilmatilaonnettomuuksien tai vaaratilanteiden seurantavaikutuksilta. Valtion johtamiseen liittyvien kohteiden, kuten esimerkiksi tasavallan presidentin asuin- ja työtilojen, valtioneuvoston linnan, ministeriöiden tai eduskuntatalon yläpuolista ilmailua voitaisiin rajoittaa turvallisuuden vuoksi tarvittaessa.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä tai päätöksellä voitaisiin osoittaa vaara-alueiksi alueita, joissa vaihtelevasti määräaikoina saatetaan harjoittaa ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavaa toimintaa. Ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavan toiminnan alkamisesta ja loppumisesta olisi ilmoitettava alue-lennonjohdolle. Voimassaolevan ilmailulain mukaan vaara-alueista säädetään valtioneuvoston asetuksella kuitenkin niin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset vaara-alueista, kuten alueitten rajoista sivu- ja korkeussuunnassa. Voimassa olevassa valtioneuvoston asetuksessa on todettu vaara-alueista seuraavaa: *”Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset vaara-alueista. Lentäminen vaara-alueella on sallittua, ellei aluetta ole ilmoitettu aktiiviseksi. Lennonjohto voi kuitenkin selvittää valvotussa ilmatilassa johdetun lennon aktiiviseksi ilmoitetun vaara-alueen läpi silloin, kun ilmaliikenteelle vaarallinen toiminta on keskeytynyt. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset ilmaliikenteestä aktiivisilla vaara-alueilla.”* Kun uuden vaara-aluekäsitteen mukaisesti vaara-alueelle saa aina ilma-aluksen päällikön harkinnan mukaan lentää ja ilmoitusvelvollisuudesta vaara-alueella tapahtuvasta toiminnasta säädetään jo laissa, ei valtioneuvoston asetukseen jäisi vaara-alueiden osalta enää sisältöä. Valtioneuvoston asetus koskisi siten jatkossa pysyviä kieltoalueita ja tärkeimpiä ilmailua koskevia rajoituksia edellä kuvatulla tavalla.

Pykälän 3 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi esimerkiksi lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, poliisitoiminnan, pelastustehtävien, turvallisuustutkinnan tai yleisen järjestyksen ja rajaturvallisuuden, ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä kuten sotaharjoituksen, 9 §:n 3 momentissa tai 159 §:ssä tarkoitetun toiminnan aiheuttaessa vaaraa ilmaliikenteelle tai merkittävän valtiollisen tai yleisötapahtuman turvaamiseksi, poliisin operatiivisen tilanteen turvaamiseksi tai turvallisuustutkinnan turvaamiseksi rajoittaa tai kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi. Oikeudesta puuttua ilma-aluksen kulkuun välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa säädetään 167 §:ssä. Poliisitoiminnan opera-

tiiviset tilanteet, kuten esimerkiksi pitkäkestoiset piiritystilanteet tai rikosten paljastamiseen tai esitutkintaan liittyvät tilanteet taikka onnettomuustutkintakeskuksen tutkinnan suorittaminen onnettomuuspaikalla voivat vaatia ilmailun rajoittamista kohteen lähetyvillä. Välttämättä 4 momentissa oleva 3 vuorokauden rajoitus ei siten aina riitä.

Pykälän 4 momentin mukaan ilmatilan joustavaa käyttöä koskevassa EU:n niin sanotussa FUA-asetuksessa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö, josta ehdotetaan tarkemmin säädettäväksi esityksen 109 §:ssä, voisi tarkoituksenmukaiseksi katsomallaan tavalla rajoittaa tai kieltää ilmailun tietyllä alueella pelastus-, poliisi- tai sotilasviranomaisen taikka rajavartiolaitoksen tai tullin tai lento- tai meripelastuskeskuksen, säteilyturvakeskuksen tai ilmailuviranomaisen esityksestä enintään kolmen vuorokauden ajaksi, jos se on välttämätöntä lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, poliisitoiminnan, pelastustehtävien, turvallisuustutkinnan taikka yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Näitä olisivat esimerkiksi ihmisen henkeen ja terveyteen, rajaturvallisuuteen, rikosten paljastamiseen, torjuntaan ja esitutkintaan, vahinkojen rajoittamiseen onnettomuuksien tutkinnan turvaamiseen sekä muuhun vaaran välttämiseen liittyvät syyt. Perusteena voisi olla myös sotilaallisten voimakeinojen käyttäminen aluevalvontalaissa (755/2000) tarkoitettussa aluevalvontatehtävässä tai tehtävään liittyvä voimakeinojen käytön välitön uhka taikka voimakeinojen käyttöön rinnastettavat, vaikutuksiltaan merkittävät harjoitukset, jotka voisivat vaarantaa ilmailun turvallisuutta. Ilmatilan hallintayksikkö voisi myös rajoittaa tai kieltää ilmailun tietyllä alueella omasta aloitteestaan enintään yhden vuorokauden ajaksi, jos tähän on poikkeuksellinen ja erityisen painava lentoturvallisuuteen liittyvä syy.

Pykälän 5 momentin mukaan ilmatilan hallintayksikön olisi viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos se on rajoittanut tai kieltänyt ilmailun 4 momentin mukaisesti.

FUA-asetuksessa tarkoitettua ilmatilan hallintayksikön esitettäisiin toimivan ilmaliikennepalvelun tarjoajan eli Finavia Oyj:n yhteydessä. Perustuslakivaliokunta on lausun-

nossaan (PeVL 32/2009 vp, PeVL 48/2005 vp) katsonut, että koska alueenjohtajan toimesta yhteistyössä viranomaisten kanssa tehtävä päätös ilmailun rajoittamisesta toteutetaan joko viranomaisen pyynnöstä tai poikkeuksellisesta ja erityisen painavasta lentoturvallisuuteen tai maanpuolustukseen liittyvästä syystä, perusoikeuksien rajoituksille asetettavat täsmällisyyteen ja tarkkarajaisuuteen sekä hyväksyttävyyteen ja oikeasuhtaisuuteen liittyvät vaatimukset täyttyvät. Näin ollen sääntely ei muodostu perustuslain 9 §:n 1 momentissa turvatuksi liikkumisvapauden tai perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvatuksi elinkeinovapauden kannalta ongelmalliseksi. Jos ilmatilan hallintayksikkö on viranomaisten pyynnöstä tai turvallisuussyistä rajoittanut ilmatilankäyttöä, ilmatilan hallintayksikkö osoittaa mahdollisuuksien mukaan korvaavan lentoreitin. Ilmatilan hallintayksikön toiminta tapahtuu viranomaisten toimeksianton, joten kyseessä on viranomaisten lentoturvallisuuden, yleisen järjestyksen tai turvallisuuden ylläpitämiseksi antaman toimeksiannon täytäntöönpano. Ilmatilan hallintayksikölle annettaisiin poikkeuksellisesta lentoturvallisuuteen tai maanpuolustukseen liittyvästä erityisen painavasta syystä ajallisesti rajoitettu oikeus ilmatilan käytön rajoittamiseen tai kieltämiseen. Kyse on akuutissa tilanteessa välittömän ja uhkaavan vaaran torjumiseksi tarpeellisesta teosta, jota edellytetään jo pelustuslain (379/2011) yleisen toimintavelvollisuuden nojalla.

2 luku. Ilma-alus- ja lupakirjarekisterit

Luvussa säädettäisiin ilmailulain mukaisista rekistereistä, joita olisivat ilma-alusrekisteri ja lupakirjarekisteri. Esityksessä yhdistettäisiin voimassa olevan ilmailulain rekistereitä koskevat luvut 2 ja 6. Säännösten sisältö vastaisi kuitenkin suurelta osin voimassa olevan ilmailulain mukaista sääntelyä.

12 §. Luvun soveltamisala ja suhde muuhun lainsäädäntöön. Pykälä 1 momentissa määriteltäisiin luvun soveltamisalaksi Liikenteen turvallisuusviraston ilmailuviranomaisena ylläpitämät ilma-alus- ja lupakirjarekisterit. Lupakirjalla tarkoitettaisiin tässä luvussa lupakirjan lisäksi henkilölle myön-

nettävää kelpoisuustodistusta, kelpuutusta tai hyväksyntää sekä oikeutta käyttää ilma-aluksia tai laitteita. Liikenteen turvallisuusvirasto saisi käyttää näitä rekistereitä sille lain mukaan kuuluvien tehtävien tai velvoitteiden hoitamisessa. Rekistereitä voitaisiin pitää automaattisen tietojenkäsittelyn avulla.

Pykälän 2 momentin mukaan ilma-alusrekisteriin ja lupakirjarekisteriin merkittyjen tietojen salassapitooon ja niiden luovuttamiseen sovellettaisiin viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999), jollei tässä laissa toisin säädetä.

13 §. Perustietojen tallettaminen rekistereihin. Pykälä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan lain 12 ja 53 §:ää, joissa säädetään ilma-alus- ja lupakirjarekisteriin tallettavista tiedoista. Tietojen keruu ei siten muuttuisi voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna. Vähimmäisvaatimukset ilma-aluksista rekisteriin kerättävistä tiedoista perustuvat Chicaگون yleissopimuksen liitteeseen 7, jonka mukaiset tiedot esitettäisiin tallettavaksi rekisteriin. Näitä tietoja tarvitaan kansainvälisten ja EU-lainsäädännön velvoitteiden täyttämiseksi lupien yksilöintiä, tunnistamista, hallinnointia ja valvontaa sekä ilma-aluksen rekisteröintiä varten. Kun tiedot ovat rekisterissä, lupien uusiminen olisi luvan haltijoille ja hakijoille helpompaa. Rekisteritietoja tarvitaan myös lentoturvallisuuden valvontaa varten.

Kun luvan hakijana ja haltijana sekä ilma-aluksen omistajana, käyttäjänä, edustajana ja haltijana on luonnollinen henkilö, ilma-alusrekisteriin ja lupakirjarekisteriin saisi tallettaa 1 momentin mukaan yksilöintitietoina nimen, henkilötunnuksen tai sen puuttuessa syntymäajan, syntymäkotikunnan tai ulkomaisen syntymäpaikan ja syntymävaltion, kansalaisuuden, osoitteen ja muu yhteystiedon, kotikunnan, äidinkielen tai asiointikielen sekä tiedon henkilön kuolemasta.

Kun luvan hakijana ja haltijana sekä ilma-aluksen omistajana, käyttäjänä, edustajana ja haltijana on oikeushenkilö, pykälän 2 momentin mukaan rekistereihin saisi tallettaa edellistä momenttia vastaavasti nimen, yritys- ja yhteisötunnuksen, kotipaikan, osoite-

ja muun yhteystiedon sekä tiedon asiointikielestä.

Pykälän 3 momentin mukaan sekä luonnollisesta että oikeushenkilöstä saisi 1 momentissa tarkoitettujen tietojen lisäksi tallettaa 30 §:ssä tarkoitettujen tietojen luovuttamisen rajoittamisesta sekä konkurssista, velkajärjestelystä, yrityssaneerauksesta tai takavarikosta sekä siitä, jos lentoyhtiöön kohdistuu 166 §:n 1 momentissa tarkoitettu liikennöintiä koskeva rajoite. Näiden tietojen tallentaminen olisi tärkeää, jotta lupia myönnettäessä tiedetään, että luvan hakijalla on edellytykset harjoittaa toimintaa, eikä esimerkiksi ilma-aluksiin kohdistu kiinnityksiä. Esityksen 63 §:ssä liikenneluvan saamisen edellytyksenä olisi EU:n lentoliikenneasetuksen nojalla hyvämaineisuus. Hyvämaineisuus tarkoittaisi sitä, että luvan hakijalla ei olisi taustalla sellaisia velkajärjestelyjä tai muita hoitamatta olevia yrityksen alas ajamiseen liittyviä järjestelyjä, jotka vaikeuttaisivat uutta liiketoimintaa. Lupien saamisen edellytyksiä arvioitaessa on tärkeää, että olisi ajantasainen tieto ilma-alukseen mahdollisesti kohdistuvista kiinnityksistä tai jos ilma-aluksella liikennöinti on kielletty tai siihen kohdistuu muita rajoituksia. Tietojen säilyttämisessä ja rekisteristä poistamisessa noudatetaan henkilötietolain vaatimuksia.

14 §. Tietojen tallettaminen ilma-alusrekisteriin. Pykälä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan lain 12 §:ää. Pykälän mukaan sen lisäksi mitä 13 on säädetty henkilötietojen tallettamisesta ilma-alusrekisteriin saisi tallettaa seuraavat tiedot: ilma-aluksen tekniset tiedot ja yksilöintitiedot; tiedon haltijan ja käyttäjän hallintaoikeuden laadusta; tiedon ilma-aluksen vakuuttamisesta ja ilma-alusrekisteriin merkitsemispäivästä; tiedon ilma-alukseen vahvistetuista kiinnityksistä ja niiden uudistamisista, kuolettamisista ja etuoikeusjärjestyksen muutoksista; tiedon lentoaikojen pitäjän tekemästä kirjallisesta ilmoituksesta 165 §:n 2 momentin mukaisesta ilma-aluksen lähdön estämisestä sekä tiedon, jos ilma-alus on ulosmitattu tai anastettu. Ulosmittauksen ja anastamisen osalta ilma-aluksesta ei siten tallennettaisi mitään muuta tietoa kuin, onko näiden suhteen ongelmia. Tieto on välttämätön, jotta lupia ei myönnettäisi sellaisille hakijoille, jonka kalusto ei oli-

si enää sen tai yhtiön hallussa tai kaluston on hankittu vääryydellä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen tekemisestä sekä ilmoituksessa annettavista tiedoista, jotka liittyvät 1 kohdassa (tekniset tiedot ja yksilöintitiedot) ja 8 kohdassa (tiedot ilma-aluksen vakuuttamisesta) tarkoitettuihin tietoihin.

15 §. Tietojen tallettaminen lupakirjarekisteriin. Pykälä vastaisi pääosin sisällöllisesti voimassa olevan ilmailulain 52 ja 53 §:ää, eikä lupakirjarekisteriin talletettavien tietojen määrä siten muuttuisi olennaisesti siitä, mitä tietoja nykyisin kerätään. Rekisteriin on aikaisemmin tallennettu tieto ilmaliikennejuopumuksesta, mutta nyt esitettäisiin, että ilmaliikennejuopumuksen lisäksi rekisteriin tallettaisiin tieto myös muista rikoslain 23 luvussa rangaistavaksi säädettyistä liikenne-rikkomuksista. Nämä tiedot on katsottu tarpeelliseksi erityisesti siitä syystä, että voitaisiin todeta luvan hakijan 63 §:ssä tarkoitettu hyvämaineisuus.

Pykälän 1 momentin mukaan sen lisäksi mitä 13 §:ssä olisi säädetty henkilötietojen tallettamisesta, lupakirjarekisteriin saisi tallettaa tietoja henkilöstä, joka on hakenut Liikenteen turvallisuusvirastolta lupakirjaa, kelpoistodistusta, kelpuutusta tai hyväksyntää tai jolla on tällainen lupa. Lupakirjarekisteriin saisi tallettaa tietoja myös henkilön syyllistymisestä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ilmailussa, ilma-aluksen tai muun kulkuneuvon kuljettamisesta tai ohjaamisesta alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena siten, kuin siitä on säädetty rikoslain 23 luvussa, alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttämisestä lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa. Alkoholin ja muiden huumaavien aineiden käyttö ilmailussa aiheuttaa vakavaa vaaraa niin asianosaisen kuin muidenkin turvallisuudelle. Ilmailun lupaa edellyttävissä tehtävissä toimiminen vaatii luvan haltijalta häiriintymätöntä kykyä hallita ilma-alusta tai muuta ilmailuun liittyvää teknistä laitteistoa ja valmiutta reagoida virheettömästi nopeastikin muuttuviin tilanteisiin. Tämän vuoksi päihteiden ongelmakäyttö on lääketieteellinen este ilmailuun liittyvää lupaa edellyttävissä tehtävissä toimimiselle. Tieto alkoholin tai muiden huumaavien ai-

neiden rangaistavaksi katsottavasta käytöstä liikenteessä - kulkuvälineen lajiin katsomatta - on vakava indisio päihteiden ongelmakäytöstä. Ongelmakäyttö on este luvanhaltijalta edellytetyn lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämiseksi ja peruste sen peruuttamiselle. Viranomaisen saama tieto, erityisesti tieto henkilön useammasta syystymisestä päihteiden käyttöön liikenteessä, antaisi tällöin perusteen viranomaiselle ryhtyä selvittämään asianosaisen mahdollista päihteiden ongelmakäyttöä. Rekisteriin saisi tallettaa tiedon myös törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta taikka ilmailurikkomuksesta sekä niitä koskevasta esitutkinnasta, syyteharkinnasta tai oikeudenkäynnistä samoin kuin rikoksista ja rikkomuksista tuomituista rangaistuksista ja muista seuraamuksista. Lupakirjarekisteriin saisi tallettaa tietoja myös ilmailuun liittyvästä koulutuksesta.

Pykälä 2 *momentin* mukaan lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten rekisteriin saisi tallettaa lääkärintarkastuksia ja terveydentilaa koskevia tarpeellisia tietoja, jotka vastaavat voimassa olevan lain 53 §:n tietoja.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin, että luvan haltijan olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle 14 päivän kuluessa, jos rekisteriin merkityissä tiedoissa tapahtuu sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat luvan saamisen edellytyksiin. Tällaisia ovat erityisesti juuri terveydentilaa koskevat tiedot. Henkilötietolain 29 §:n mukaan rekisterinpitäjän on ilman aiheetonta viivytystä omaloitteisesti tai rekisteröidyn vaatimuksesta oikaistava, poistettava tai täydennettävä rekisterissä olevia ja käsittelyn kannalta olennaisia tietoja. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset muutosten ilmoittamisesta.

16 §. Ilma-aluksen rekisteritunnus ja rekisteröimistodistus. Pykälä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan lain 10, 19 ja 20 §:ää. Ilma-aluksella olisi sen valtion kansallisuus, jossa se on rekisteröity. Chicagon yleissopimus edellyttää ilma-alukselta rekisteröintiä ja kansallisuus määräytyy rekisteröinnin mukaan. Toimintamassaltaan alle 150 kilogramman suuruiset miehittämättömät ilma-alukset olisi 70 §:n nojalla vapautettu rekisteröintivelvoitteesta. Suomen kansallisuuden

saamiseksi ilma-alus olisi merkittävä Suomen ilma-alusrekisteriin tai sotilasilma-alusrekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi ilma-alukselle rekisteritunnuksen sekä todistuksena ilma-aluksen rekisteröinnistä rekisteröimistodistuksen ja ilma-aluksen väliaikaisesta rekisteröinnistä väliaikaisen rekisteröimistodistuksen.

Pykälän 2 *momentin* mukaan ilma-alus olisi merkittävä kansallisuus- ja rekisteritunnuksin. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa tekniset määräykset kansallisuus- ja rekisteritunnuksesta sekä niiden merkittämisestä.

17 §. Rekisteröintioikeus. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan lain 13 §:ää. Ilma-alus saataisiin merkitä ilma-alusrekisteriin Suomessa, jos ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai, jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa, jollei Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

Pykälän 2 *momentin* mukaan jos ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai, jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on muussa jäsenvaltiossa kuin Suomessa, rekisteröinnin edellytyksenä olisi lisäksi, että ilma-aluksen pääasiallinen lähtöpaikka on Suomessa. Tässä tarkoitetun ilma-aluksen omistajalla, haltijalla tai käyttäjällä olisi oltava toimivaltainen edustaja Suomessa.

Pykälän 3 *momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kuitenkin erityisestä syystä rekisteröidä ilma-aluksen Suomessa sen estämättä, mitä 1 ja 2 *momentissa* säädettäisiin ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuin- tai kotipaikasta edellyttäen, että ilma-aluksella on riittävä toiminnallinen yhteys Suomeen ja että ilma-aluksen omistajalla, haltijalla tai käyttäjällä on toimivaltainen edustaja Suomessa. Ilma-alusta, joka on vieraassa valtiossa rekisteröity, ei saisi kuitenkaan rekisteröidä Suomessa.

18 §. Rekisteröinnin hakeminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 14 §:ää. Ilma-aluksen omistajan olisi haettava rekisteröintiä Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemuksessa olisi ilmoitettava 13 §:n 1 ja 2 *momentissa* sekä 14 §:n 1 ja 2 *momentissa* tarkoitetut tiedot ja siihen olisi liitettävä selvitys

saannosta tai ilma-aluksen hallinnan tai käyttöoikeuden perusteesta ja siitä, että 17 §:ssä säädetty oikeus merkitä ilma-alus rekisteriin Suomessa on olemassa.

19 §. Väliaikainen rekisteröinti. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 15 §:ää. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hakemuksesta erityisestä syystä rekisteröidä ilma-aluksen väliaikaisesti siirto- ja koelentoja sekä miehistön koulutusta varten. 2 momentin mukaan ilma-alusrekisteriin voitaisiin merkitä väliaikaisesti myös rakenteilla oleva ilma-alus, jonka rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että ilma-alus on tunnistettavissa.

20 §. Rekisteritiedoissa tapahtuneet muutokset. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 16 §:ää. Ilma-aluksen omistajan olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle rekisteritiedoissa tapahtuneesta muutoksesta ja liitettävä ilmoitukseensa muuttuneiden tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys, jos 13 §:n 1 tai 2 momentissa tai 14 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitetut ilma-alusrekisteriin talletettavat tiedot muuttuvat tai jos 17 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettuisa asuin- tai kotipaikkaa tai 17 §:n 2 momentissa tarkoitettua lähtöpaikkaa koskevissa rekisteröinnin edellytyksissä tapahtuu muutos.

Pykälän 2 momentin mukaan jos ilma-alus on luovutettu 30 päivää pitemmäksi ajaksi toiselle tämän omaan lukuun käytettäväksi, luovuttajan olisi ilmoitettava siitä Liikenteen turvallisuusvirastolle ja liitettävä ilmoitukseen sopijapuolten allekirjoittama sopimus tai ilmoitus tai jäljennös sellaisesta. 3 momentin mukaan ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä voisi omistus-, hallinta- tai käyttöoikeutensa päätyttyä ilmoittaa tätä koskevan tiedon tallettavaksi rekisteriin. Ilmoitukseen olisi liitettävä selvitys oikeuden päättymisestä sekä tieto uudesta omistajasta, haltijasta tai käyttäjistä. Pykälän 4 momentin mukaan 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista muutoksista olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle 14 päivän kuluessa. Jollei ilmoitusta ole tehty, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kieltää ilma-aluksen käyttämisen.

21 §. Tietojen säilyttäminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 18 §:ää. Tietojen säilyttämisessä ja arkistoinnissa noudatettaisiin sitä, mitä henkilötietolain 35 §:ssä ja arkisto-

laissa (831/1994) säädetään. Ilma-alusrekisteriin merkittäisiin omistajatietojen lisäksi ilma-aluksen tekniset tiedot. Ilma-alusrekisterin kautta pystytään jäljittämään ilma-aluksen historiaa ja sen teknisten tietojen muutoksia rekisteröintihetkestä alkaen. Ilma-alusrekisterin tiedot on ilma-alusrekisterin perustamisesta alkaen säilytetty pysyvästi, millä turvataan teknisten historiatietojen säilyminen niissä tilanteissa, joissa ilma-alus poistetaan rekisteristä. Poiston syynä saattaa olla esimerkiksi ilma-aluksen myynti ulkomaille tai tuhoutuminen. Ilma-alusten tietoja jäljitetään toisinaan hyvinkin pitkien aikojen takaa esimerkiksi vaaratilanteiden tai onnettomuuksien tutkinnan yhteydessä. Tämän vuoksi historiatiedon säilyttäminen olisi tärkeää, vaikka ilma-alus ei Suomen rekisterissä enää olisikaan. Myös omistajatietojen säilyttäminen olisi perusteltua, jos tutkinnassa tarvitaan sellaisia lisätietoja, jotka eivät rekisteriin tallennetuista teknisistä tiedoista ilmene. Myös tuhoutuneiksi luokiteltujen ilma-alusten tietoja on säilytetty, koska varsinkin historiallisiksi luokiteltavia ilma-aluksia voidaan tuhoutumisasteesta riippuen vielä kunnostaa ja entisöidä.

22 §. Ilma-aluksen poistaminen ilma-alusrekisteristä. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 17 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan ilma-alus olisi poistettava ilma-alusrekisteristä omistajan hakemuksesta tai jos Liikenteen turvallisuusvirasto, varattuun omistajalle tilaisuuden tulla kuulluksi, toteaisi, että 17 §:n 1 momentissa oleva asuin- tai kotipaikkaa taikka saman pykälän 2 momentissa olevaa lähtöpaikkaa koskeva ehto ei enää täyty tai jos saman pykälän 3 momentissa tarkoitettuja erityisiä syitä ilma-aluksen rekisterissä pitämiseen ei enää ole.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi poistaa ilma-aluksen ilma-alusrekisteristä, jos ilma-alus on tuhoutunut, romutettu tai kadonnut, jos omistaja ei ole Liikenteen turvallisuusviraston asettamassa, vähintään kuuden kuukauden määräajassa esittänyt luotettavaa selvitystä siitä, miksi rekisteristä poistamista ei pitäisi tehdä. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, jos ilma-alus on kiinnitetty taikka merkitty ulosmitauksi tai turvaamistoimenpiteen alaiseksi, vaadittaisiin rekisteristä poistamiseen lisäksi

kiinnityksen haltijan taikka ulosmittauksen tai turvaamistoimenpiteen hakijan kirjallinen suostumus. Jos lentopaikan pitäjä on estänyt ilma-aluksen lähdön 165 §:n 2 momentin mukaisesti ja ilmoittanut siitä Liikenteen turvallisuusvirastolle, vaadittaisiin rekisteristä poistamiseen lentopaikan pitäjän kirjallinen suostumus.

23 §. Tietojen poistaminen lupakirjarekisteristä. Pykälä vastaisi pitkälti voimassa olevan lain 54 §:ää. Tiedot poistettaisiin lupakirjarekisteristä kun on kulunut kymmenen vuotta siitä, kun seuraavia asioita koskeva päätös on saanut lainvoiman: liikenneturvallisuuden vaarantaminen ilmailussa, ilma-aluksen tai muun kulkuneuvon kuljettaminen tai ohjaaminen alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena siten, kuin siitä on säädetty rikoslain 23 luvussa, alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttäminen lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa sekä törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja ilmailurikkomus.

Luettelon 2 ja 3 kohdissa säädettäisiin tietojen poistamisesta voimassa olevan lain mukaisesti: epäiltyä henkilöä koskevat rikostiedot poistettaisiin, kun henkilö on lainvoimaisella päätöksellä vapautettu syytteen tai kun syyteoikeus epäillystä rikoksesta on vanhentunut. Rekisteröidylle asetettua toimintakieltoa sekä muuta ilmailuviranomaisen hallinnollista toimenpidettä koskevat tiedot poistettaisiin kymmenen vuoden kuluttua siitä, kun päätös on saanut lainvoiman. Tällaiset tiedot eivät sen jälkeen ole enää rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia. Varoitusta, toimintakieltoa ja muuta Liikenteen turvallisuusviraston hallinnollista toimenpidettä koskevat tiedot poistettaisiin kymmenen vuoden kuluttua päätöksen antamisesta. Muita tietoja tulisi voida säilyttää pidempään, koska lupakirjoja uudistettaessa ja uusia kelpuutuksia myönnettäessä on voitava tarkastaa muun muassa asianosaisen terveydentilaa sekä aiemmin saamaa koulutusta ja lupakirjoja koskevat tiedot. Hyvinkin vanhoja koulutustietoja saatetaan tarvita esimerkiksi onnettomuustutkinnan yhteydessä. Lupakirjaviranomaisena toimivalle ilmailuviranomaiselle on myös kansainvälisissä sopimuksissa ja normistoissa asetettu useita velvoit-

teita ja ohjeita liittyen lupakirjanhaltijoita koskevien tietojen säilyttämiseen. Tällaisia säilytysaikoja on ICAO:n normistoissa. Viranomaistehtävien asianmukaisen hoitamisen kannalta on erityisen tärkeää voida säilyttää lupakirjanhaltijan terveydentilaa koskevat tiedot koko tämän ilmailu-uran ajan. Lupakirjanhaltijan terveydentilan seuranta on jatkuvaa, ja lääkärintarkastukset tapahtuvat tiheämmin asianosaisen ikääntyessä. Terveydentilan seuraamisessa on tarkasteltava myös sen kehittymistä: onko esimerkiksi jokin poikkeava piirre säilynyt pitkään samanlaisena. Jos aiempia tietoja ei voitaisi käyttää, jouduttaisiin samat erityistutkimukset teettämään aina kun lääketieteellistä kelpoisuustodistusta uudistetaan. Terveystietojen säilyttäminen pitkältä aikaväliltä on perusteltua myös esimerkiksi ilmailun vaikutuksia koskevan tieteellisen tutkimuksen kannalta. Rekisteriin talletettujen luvan haltijoita koskevien henkilötietojen säilyttämisen tarvetta olisi kuitenkin arvioitava henkilötietolain edellyttämällä tavalla säännöllisin väliajoin.

24 §. Liikenteen turvallisuusviraston oikeus saada tietoja väestötietojärjestelmästä. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 55 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada ilmailulain rekisterien eli ilma-alus- ja lupakirjarekisterin ylläpitoa ja sen tietojen oikeellisuuden varmistamista varten väestötietojärjestelmästä tiedot henkilön nimestä, henkilötunnuksesta, osoitteesta, kotikunnasta, syntymäkotikunnasta, syntymävaltiosta, äidinkielestä tai asiointikielestä ja henkilön kuolemasta sekä tiedot väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 §:n 1 momentissa tarkoitettusta luovutusrajoituksesta. Pykälän 2 momentin mukaan tiedot voitaisiin toimittaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

25 §. Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset. Pykälässä määriteltäisiin ilma-alusrekisterin ja lupakirjarekisterin tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset. Näillä tarkoitetaan tässä yhteydessä edellytyksiä, joiden tulisi aina täytyä, jotta järjestelmän tietoja voitaisiin luovuttaa. Toisaalta olisi kuitenkin myös otettava huomioon, että nämä

edellytykset ovat varsin yleisluonteisia, joten luovutusta ei tulisi yleensä sallia tai siitä kieltäytyä pelkästään yleisiin edellytyksiin tukeutuen, vaan näitä edellytyksiä tulisi aina soveltaa yhdessä luovutusta koskevista säännöksistä johtuvien muiden edellytysten ja rajoitusten kanssa.

Ilma-alusrekisterin ja lupakirjarekisterin tietojen luovuttamisesta päättäisi pykälän *1 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto. Pykälän *2 momentin* mukaan rekistereistä olisi mahdollista luovuttaa tietoja vain, jos ehdotetussa laissa säädetyt edellytykset tietojen luovuttamiselle ovat olemassa eikä henkilön oikeudesta kieltää tietojensa luovuttaminen muuta johdu. Säännöksen mukaan tietoa ei saisi luovuttaa, jos luovuttamisen voitaisiin perustellusta syystä epäillä loukkaavan henkilön yksityisyyden suojaa, hänen etujaan tai oikeuksiaan taikka vaarantavan valtion turvallisuutta. Luovutettavan tiedon tarpeellisuutta ilmoitettuun käyttötarkoitukseen tulisi aina punnita myös henkilötietojen käsittelyn yleisten periaatteiden kannalta eli punninnassa tulisi ottaa huomioon myös henkilötietolain 6 §:ssä tarkoitettu käsittelyn suunnitelmallisuus, 7 §:ssä tarkoitettu käyttötarkoitussidonnaisuus ja 9 §:ssä tarkoitettu tarpeellisuusvaatimus. Ehdotettu säännös antaisi myös mahdollisuuden estää niin sanotun arkaluonteisen tietokokonaisuuden luovuttamisen. Tällä tarkoitetaan tilannetta, jossa rekistereistä pyydytät tai haetut tiedot muodostavat asiasisällöltään sellaisen tietokokonaisuuden, jonka voidaan perustellusta syystä yksittäistapauksessa epäillä vaarantavan tai loukkaavan henkilön yksityiselämän tai henkilötietojen suojaa, hänen etujaan tai oikeuksiaan taikka vaarantavan valtion turvallisuutta.

Pykälän *3 momentin* mukaan muiden kuin yksittäin luovutettavien tietojen luovuttamiseen vaadittaisiin luovutuksensaajalle Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa. Tietoja luovutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtävän pyynnön tai hakemuksen perusteella. Tietoja luovutettaessa olisi otettava huomioon, onko kyseessä yksittäin luovutettava tieto vai usean tiedon luovuttaminen yhdellä otantaperusteella tai otantaperusteiden yhdistelmällä. Yksittäisen tiedon luovuttamisen lähtökohtana olisi, että

luovuttamista ei rajoitettaisi, ellei 30 §:n luovutusrajoituksista muuta johdu.

Yksittäin luovutettavaa tietoa lukuun ottamatta tiedon luovuttamisen edellytyksenä olisi, että luovuttamiseen on laissa säädetty peruste ja että luovutuksensaaja käyttää tietoa pyydettyyn tarkoitukseen. Muista kuin yksittäin luovutettavista tiedoista olisi ilmoitettava muun muassa tietojen käyttötarkoitus ja tietojen suojaustapa. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi harkintavalta tietojen luovuttamisesta. Tietojen luovuttamista harkittaessa olisi otettava huomioon tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset. Tarvittaessa hakijan olisi annettava lisäselvitystä esimerkiksi tiedon käytöstä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltäytyä tiedon luovuttamisesta, jos yleiset tiedon luovuttamisen edellytykset eivät toteudu.

26 §. *Julkisten tietojen yksittäisluovutus.* Pykälän *1 momentin* mukaan jokaisella olisi, sen lisäksi, mitä julkisuuslaissa säädetään, oikeus saada yksittäisluovutuksena julkisia tietoja ilma-alusrekisteristä sekä lupakirjarekisteristä tietyin edellytyksin. Pykälän *1 momentin 1 kohdan* perusteella ilma-alusrekisteristä tietoja voitaisiin luovuttaa ilma-aluksen rekisteritunnuksen perusteella ilma-aluksesta, sen omistajan, ja haltijan ja käyttäjän sekä edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista ja katsastustiedoista sekä lentokelpoisuustiedosta. *Momentin 2 kohdan* mukaisesti lupakirjarekisteristä henkilötunnuksen perusteella voitaisiin luovuttaa tiedot lupakirjasta. Lupakirjan voimassaolotiedot koskisivat ainoastaan sitä, onko lupakirja voimassa vai ei. Lupakirjan tyyppi voitaisiin luovuttaa ainoastaan niissä tapauksissa, jolloin se ei katsota olevan julkisuuslain mukaisesti salassa pidettävää tietoa. Luovutettavat tiedot eivät sisältäisi tietoja, jotka voivat välillisesti ilmaista salassa pidettäviä tietoja, kuten terveydentilaa koskevia tietoja. Kyselyt voitaisiin tehdä esimerkiksi internet- ja tekstiviestipalveluiden kautta tai muulla tavoin eikä Liikenteen turvallisuusviraston olisi tarpeen selvittää kysyjän henkilöllisyyttä tai tiedon käyttötarkoitusta, koska kyse on julkisista tiedoista.

Pykälän *2 momentti* mahdollistaisi *1 momentin 1 kohdassa* tarkoitettujen tiedon saamisen rajoitetusti myös ilma-aluksen aiemmasta

omistajasta, haltijasta, käyttäjästä tai sen edustajasta. Kysymys olisi julkisista tiedoista ja niitä voitaisiin luovuttaa rekisteritunnuksen perusteella. Entistä omistajaa, haltijaa ja käyttäjää koskeva tieto luovutettaisiin tämänkaltaiseen, henkilötietolain 2 §:ssä tarkoitettuun yksityiseen käyttötarkoitukseen, mutta tällaista käyttötarkoitusrajoitusta, esimerkiksi viittausta mainittuun henkilötietolain pykälään, ei pidetä tarpeellisenä yksittäiskyselyjen kohdalla luovutuksen aiheettomuuden estämiseksi. Lähtökohtaisesti henkilötietojen luovuttaminen viranomaisen henkilörekisteristä edellyttää, että ennen luovutusta varmistutaan siitä, että luovutuksensaajalla on oikeus käyttää ja tallettaa sellaisia henkilötietoja. Tätä vaatimusta ei ole luovutettaessa tämän pykälän nojalla tietoa yksittäisluovutuksena. Tämän johdosta yksittäisluovutuksena saatavaa tietosisältöä rajoitetaan. Käytännössä Liikenteen turvallisuusvirasto rajoittaisi tilanteen mukaan esimerkiksi niiden entisten omistajien määrää, joista tieto luovutettaisiin samoin kuin sitä, miten pitkältä ajalta tieto luovutettaisiin. Luovutettava tieto voisi koskea esimerkiksi vain yhtä rekisteriin merkittyä omistajaa edeltävän omistajan tietoa viimeisen 3-5 vuoden sisällä.

Henkilötietojen luovuttamisesta teknisen käyttöyhteyden avulla on perustuslakivaliokunnan kannanottojen (HE 261/2010 vp, PeVL 54/2010 vp) mukaan säädettävä lailla. Tämän perusteella pykälän 3 momentissa säädettäisiin rekisterin julkisten henkilötietojen ja muiden tietojen luovuttamisesta teknisen käyttöyhteyden avulla tai muuten sähköisesti.

27 §. *Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rekisterin julkisten henkilötietojen ja muiden julkisten tietojen luovuttamisesta teknisen käyttöyhteyden avulla tai muuten sähköisesti. Säännöksen tarkoittamia tietoja saisi teknisellä käyttöyhteydellä luovuttaa viranomaiselle laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi, Onnettomuustutkintakeskukselle turvallisuustutkintaa varten. Tietoja voisi luovuttaa myös Euroopan unionin jäsenvaltion ja Euroopan talousalueesta tehtyyn sopimukseen liittyneen valtion viranomaisille, Euroopan komissiolle sekä kansainvälisissä sopimuksissa tarkoite-

uille viranomaisille Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista johtuvien velvoitteiden hoitamista varten. Tietoja voitaisiin luovuttaa perustellusta syystä yksittäisluovutuksena viranomaisille ja viranomaistehtävien suorittamista varten Euroopan unionin ja Euroopan talousalueen ulkopuolelle. Julkisuuslain 29 §:ssä säädetään salassa pidettävien tietojen antamisesta toiselle viranomaiselle.

Tekninen käyttöyhteys voisi olla esimerkiksi edellä mainitun viranomaisen rajapintayhteys niihin rekisterin tietoihin, jotka voisivat olla luovutuksenalaisia, tai Liikenteen turvallisuusviraston eräajona tuottama aineisto, joka luovutettaisiin sähköisen tallenteen muodossa luovutuksensaajalle. Tietoja voitaisiin luovuttaa myös muutoin sähköisesti esimerkiksi suojattuna sähköpostina. Liikenteen turvallisuusviraston vastuulla olisi varmistua esimerkiksi riittävällä tunnistusmenetelyllä luovutuksensaajasta.

Pykälän 2 momentin mukaan luovutuksensaajan olisi ennen tietojen luovuttamista esitettävä selvitys tietojen suojaamisesta. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä olisi varmistua siitä, että henkilötietojen käsittely olisi asianmukaista ja että luovutuksensaaja huolehtisi tietojen suojaamisesta ja noudattaisi omalta osaltaan julkisuuslain ja henkilötietolain säännöksiä. Käytännössä selvitys voisi olla esimerkiksi suora käyttöyhteyden osalta kirjallinen hakemus josta selviäisi tietojen käyttötarkoitus ja tietotekniset järjestelyt. Henkilötietolain 32 §:n 2 momentissa säädetään tietojen suojaamisesta tilanteessa jossa tietoja luovutetaan teknisen käyttöyhteyden avulla. Edellä mainittu pykälä ei aseta suojaamisvelvoitetta luovutettaessa tietoja muutoin sähköisesti. Ilmailulaissa esitetty selvitysvelvoite tietojen suojaamisesta on haluttu ulottaa koskemaan myös muuta sähköistä tietojen luovuttamista. Pykälän 2 momentin mukaan luovutuksensaaja saisi luovuttaa edelleen sähköisessä muodossa saamiinsa tietoja ainoastaan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Kohdan tarkoituksena on turvata viranomaisen ja lakisääteistä tehtävää hoitavien tahojen mahdollisimman laaja tiedonsaantioikeus tehtävien hoitamista varten.

28 §. *Tietojen luovuttaminen teknisen käytöyhteyden avulla.* Pykälän 1 momentin mukaan ilma-alusrekisteristä sekä lupakirjarekisteristä saisi luovuttaa tietoja momentin ilma-aluksen rahoitus- ja vakuutustoimintaan, katsastustoimintaan, varaosien myynti- ja huoltotoimintaan, harraste- ja urheiluilmailutoimintaan, lentoliikennemaksujen määrääytymiseen sekä muuhun näihin verrattavaan toimintaan. Säännöksen perusteella ei olisi mahdollista antaa luovutuksensaajalle vapautta rekisteritietojen käsittelyoikeutta, vaan tiedot olisivat tarkoitettuna käytettäväksi rajattua tapauskohtaista käyttötarvetta ja -tarkoitusta varten. Tietoja voitaisiin luovuttaa vain, jos luovutuksensaajalla olisi oikeus käsitellä tietoja henkilötietolain tai muun lain perusteella. Liikenteen turvallisuusviraston tulisi aina tutkia, että henkilötietolain 9 §:n mukainen tarpeellisuusvaatimus täyttyy kaikkien luovutettavien tietojen osalta. Säännöksessä ei otettaisi kantaa siihen kuinka luovutettuja tietoja voisi toiminnallisesti ja teknisesti käyttää. Tämän ratkaiseminen kuuluisi säännöstä soveltavalle Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka olisi tässä yhteydessä otettava huomioon myös kaikki tietojen käyttöä ja suojausta koskevat seikat. Tieto tarjottaisiin käyttäjäryhmien tarpeiden mukaan eri jakelukanavien kautta.

Pykälän 2 momentin mukaan luonnollisen henkilön tietojen luovuttaminen pykälän perusteella olisi sallittua ainoastaan tiettyihin käyttötarkoituksiin. Rekistereistä voitaisiin luovuttaa tietoja luonnolliselle henkilölle ainoastaan silloin, kun toiminta liittyy ilmailun turvallisuuteen, ilma-aluksiin, ilmailutoiminnan harjoittamiseen, lentoliikenteeseen tai sen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin. Tällaisella käyttötarkoituksella pyritään rajoittamaan tiedonluovutus ilma-alusrekisterin ja lupakirjarekisterin käyttötarkoitukseen.

29 §. *Tietojen edelleen luovuttaminen.* Pykälässä säädettäisiin pääsääntönä, että ilma-alusrekisteristä ja lupakirjarekisteristä saatuja tietoja ei saisi luovuttaa edelleen kolmannelle ilman lupaa. Säännös koskisi sähköisesti saadun tiedon lisäksi myös muutoin saatua tietoa. Luvan voisi antaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Poikkeuksen pääsäännöstä muodostaisi yksittäisluovutuksena saatu tieto,

jonka edelleen luovutukselle ei olisi estettä. Säännöksellä ei rajoitettaisi viranomaisille lain perusteella kuuluvaa oikeutta tai velvollisuutta luovuttaa tieto edelleen. Tämä oikeus luovuttaa tietoa edelleen laajentaisi viranomaiselle 27 §:ssä säädettyä edelleen luovutus-oikeutta koskemaan myös muutoin kuin sähköisen tai teknisen käyttöyhteyden avulla saatua tietoa.

30 §. *Tietojen luovuttamisen muut rajoitukset.* Henkilöllä olisi pykälän mukaan sen lisäksi, mitä henkilötietolain 30 §:ssä säädetään, oikeus kieltää osoite- ja muiden yhteystietojensa luovuttaminen osoitepalveluna muuhun kuin viranomaisen tai muuhun laissa säädettyyn käyttöön. Pykälän 1 momentissa tarkoitettuja luovutusrajoituksen alaisia tietoja voitaisiin kuitenkin luovuttaa viranomaiselle tai lakisääteisen tehtävän suorittamista varten.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ilma-alusrekisteriin ja lupakirjarekisteriin ei voida erikseen hakea turvakieltoa, vaan väestötietojärjestelmään talletettu turvakielto päivittyisi ohjelmallisesti rekistereihin. Väestötietojärjestelmästä päivittyvä turvakielto tulisi kuitenkin laajentaa kattamaan myös henkilön nimen. Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämissä muissa rekistereissä, kuten ajoneuvoliikennerekisterissä ja jatkossa myös vesikulkuneuvorekisterissä, väestötietojärjestelmästä päivittyvä turvakielto laajenee kattamaan myös henkilön nimen. Siten olisi syytä yhtenäisyyden vuoksi tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön vastaavanlainen laajennus myös ilma-alusrekisterin ja lupakirjarekisterin osalta. Säännöksen tarkoituksena on suojata 1 momentissa säädettyä tarkemmin ja tiukemmin kansalaisen yksityisyyttä asiaton ta ulkopuolista puuttumista vastaan. Ehdotettu pykälä ei vaikuttaisi kansalaisen yksityisyyden suojaan verraten nykyiseen säännöksen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin luovutusrajoituksen ilmoittamisesta tietojen luovutuksen yhteydessä. Luovutusrajoituksesta tulisi ilmoittaa, kun turvakiellon alaisia henkilötietoja luovutetaan. Samalla Liikenteen turvallisuusvirastolle kuitenkin sallittaisiin mahdollisuus erityisestä syystä poiketa luovutusrajoituksista ilmoittamisesta, jos luovutettava tieto ja sen käyttötarkoitus on sellai-

nen, että ilmoittamatta jättämisen ei arvioida vaarantavan luovutusrajoituksen tarkoitusta. Arvioinnin suorittaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Tällaisena syynä voitaisiin pitää esimerkiksi Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen määräyksiä tai Euroopan unionin lainsäädännön säännöksiä toimivaltaisten viranomaisten tietojen vaihdosta. Tällaisissa tilanteissa tietojen luovuttamisen viranomaiskäyttöön ilman samanaikaista tietoa luovutusrajoituksesta ei arvioida vaarantavan luovutusrajoituksen alkuperäistä tarkoitusta, mutta tietojenvaihtovelvollisuuden tarkoituksen täyttämiseksi luovutusrajoitusten alaiset henkilötiedot tulisi voida välittää vastaavalla tavalla kuin muut henkilötiedot.

31 §. Arkaluonteisten tietojen luovuttaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 56 §:ää. Pykälässä säädettäisiin, että lupakirjarekisteriin talletettuja arkaluonteisia tietoja eli käytännössä terveystilaa ja rangais- tuksia koskevia tietoja saisi luovuttaa muille viranomaisille vain, jos se on välttämätöntä laissa säädettyjen tai sen nojalla määrättyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Tällaisia viranomaisia voivat olla suomalaiset viranomaiset ja ulkomaiset ilmailuviranomaiset sekä koti- ja ulkomaiset ilmailu- ja onnettomuustutkintaviranomaiset, joilla on ilmailun turvallisuuden valvontaa koskevia tai niitä keskeisesti sivuavia tehtäviä ja velvoitteita. Tiedot saisi luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa. Henkilötietojen luovuttamisesta teknisen käyttöyhteyden avulla on perustuslakivaliokunnan kannanottojen (HE 261/2010 vp, PeVL 54/2010 vp) mukaan säädettävä lailla. Lisäksi olisi varmistettava, että tietojen vastaanottaja huolehtii tietojen suojaamisesta asianmukaisesti. Tämä olisi tarpeen erityisesti luovutettaessa tietoja ulkomaille, jolloin tietojen vastaanottajaa eivät koske samat tietosuojasäännökset kuin suomalaisia viranomaisia.

3 luku. Ilma-aluksen lentokelpoisuus ja päästörajoitukset

Luvussa säädettäisiin sellaisten ilma-alusten lentokelpoisuudesta, joita EASA-asetus ei koske. EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ilma-alusten lentokelpoi-

suudesta säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa. Luvun säännökset vastaisivat pääosin voimassa olevan ilmailulain vastaavia säännöksiä.

32 §. Soveltamisala. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 21 §:ää. Pykälässä viitattaisiin EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin. Niissä säädetään ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksynnästä, suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksynnästä, lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksynnästä sekä toimivaltaisen viranomaisen menettelyistä.

33 §. Lentokelpoisuus. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 22 §:ää.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että ilma-aluksen on ilmailuun käytettäessä oltava lentokelpoinen. Ilma-alusta pidetään lentokelpoisena vain, jos se on niin suunniteltu, valmistettu, varustettu ja huollettu sekä muutokin ominaisuuksiltaan sellainen, että sitä voidaan turvallisesti käyttää ilmailuun.

Pykälän *2 momentissa* Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin antamaan tarkemmat määräykset ilma-alusten ja niiden laitteiden ja osien suunnittelusta, valmistuksesta, varustuksesta, ominaisuuksista sekä huollosta samoin kuin hyväksyntää varten vaadittavien tarkastusten ja kokeiden sisällöstä ja muista vastaavista järjestelyistä. Määräysten perusteena olisi pykälän 1 momentin edellyttämä lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistaminen.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa lisäksi teknislouonteisia lentokelpoisuusmääräyksiä ja lentotoiminnallisia määräyksiä ilma-alusten tai niiden laitteiden ja osien käytössä ilmenneiden turvallisuusongelmien korjaamiseksi. Valtuus on tarpeen, jotta esiin tuleviin turvallisuusongelmiin voidaan puuttua nopeasti.

34 §. Lentokelpoisuuden ylläpitäminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 23 §:ää. Ilmailuun käytettävän ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän on pidettävä huolta ilma-aluksen lentokelpoisuudesta. Vaatimuksen täyttämiseksi omistajan, halti-

jan tai käyttäjän olisi toteutettava pykälässä säädetyt toimenpiteet, jotka koskisivat vikojen ja vaurioiden korjaamista, ilma-aluksen huoltoa, lentokelpoisuusmääräysten noudattamista, ilma-alukseen tehtäviä muutoksia ja koelennon suorittamista huoltotoimenpiteiden jälkeen.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin tapauksista, jolloin ilma-aluksella ei saa lentää. Syitä lentokieltoon voivat olla, ettei ilma-alus ole lentokelpoisessa kunnossa, hätä- tai muu varustus ei ole oikein asennettu ja käyttökunnossa tai ettei lentokelpoisuuden tarkastustodistus ole voimassa.

Pykälän 3 *momentin* mukaan ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä voisi sopimuksella antaa kaikki 1 momentissa tarkoitetut lentokelpoisuuden hallintaan liittyvät tehtävät tai osan niistä lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle, josta on säädetty tarkemmin esityksen 34 §:ssä. Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioita ovat esimerkiksi huolto-organisaatio, lentotoimintaluvan haltija, erillinen riippumaton yritys, rajavartiolaitos (omaa kalustoaan varten), valtakunnallinen harrasteilmailujärjestö tai muu yhdistys. Momentissa säädettäisiin lisäksi, että jos kyseessä on ilma-alus, jonka lentoonlähtömassa on vähintään 2 730 kg ja jonka suunnittelu ei ole yksinkertainen, 35 §:ssä tarkoitetun lentokelpoisuuden hallintaorganisaation olisi huolehdittava 1 momentissa tarkoitetuista tehtävistä tai niiden hallinnasta on tehtävä muu vastaava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä järjestely.

Pykälään tulisi voimassa olevan ilmailulain 23 §:ään verrattuna uusi 4 *momentti*, jonka mukaan ilma-aluksen huolto-ohjelman ja siihen tehtävät muutokset hyväksyisi Liikenteen turvallisuusvirasto tai lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio. Ilma-aluksen, jonka suunnittelu on yksinkertainen ja jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 2 730 kilogrammaa, huolto-ohjelman hyväksyisi ilma-aluksen lentokelpoisuudesta vastaava omistaja, haltija tai käyttäjä. Lisäys on katsottu tarpeelliseksi, koska voimassa oleva ilmailulaki ei nykyisellään edellytä ilma-alusten huolto-ohjelmilta hyväksyntää, vaikka EULainsäädännössä tällainen vaatimus on. Lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta ja niihin tehtäviin osal-

listuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä annetun komission asetuksen (2042/2003) liitteen I (osa M) osaston A kohdissa M.A.201 ja M.A.302 säädetään asiasta tarkemmin. Unionilainsäädännössä eräät kevyemmät ilma-aluksilla (nk. ELA 1 –ilma-alukset) ei tarvitse olla viranomaisen tai lentokelpoisuuden hallintaorganisaation hyväksyntää. Kansallisesti on käytetty 2 730 kilorajaa huoltoa koskevissa hyväksynnöissä, jonka vuoksi käytettäisiin tässäkin samaa rajaa. Suurin vaikutus tällä muutoksella olisi yli 2730 kilogramman painoisiin nk. liite II ilma-aluksiin. Näiden huolto-ohjelma tulisi hyväksyttäväksi joko Liikenteen turvallisuusvirastolle tai lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle. Edelleen näiden ilma-alusten lentokelpoisuuden hallinnan olisi oltava lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolla tai lentokelpoisuuden hallinnan järjestelyjen olisi oltava muuten hyväksytyt esim. huolto-ohjelman yhteydessä. Lentoturvallisuusnäkökulmasta on perusteltua, että tämän kokoluokan ilma-alusten lentokelpoisuuden hallintajärjestelyt saatetaan linjaan EU-vaatimusten kanssa.

35 §. *Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio*. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 24 §:ää. Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolla on oltava tehtäviensä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö sekä tarpeelliset työvälineet, työtilat, työmenetelmät, laatujärjestelmä ja ohjeet. Jos vaatimukset täyttyvät, hallintaorganisaatiolle olisi myönnettävä hyväksyntä.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset lentokelpoisuuden hallintaorganisaation henkilöstön ammattitaidosta sekä tarpeellisista työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista. Suomalai- ja eurooppalaisten järjestelmien yhteensopivuuden varmistamiseksi on välttämätöntä, että määräykset perustuisivat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin liitettyihin standardeihin ja vaatimuksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin.

Pykälän 3 *momentissa* viitattaisiin 14 luvussa oleviin säännöksiin organisaatioiden valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista.

36 §. Lentokelpoisuutta koskevat tiedot. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 25 §:ää. Ilma-aluksen huoltoa koskevia tietoja olisi pidettävä ja säilytettävä siten, että milloin tahansa voidaan varmistautua ilma-aluksen lentokelpoisuudesta. Tiedon laadusta riippuen tiedot olisi säilytettävä joko pysyvästi tai Liikenteen turvallisuusviraston määräämän ajan. Pysyvästi säilytettäviä tietoja olisivat ainutkertaisia huoltotapahtumia koskevat tiedot, joita ei voida rekonstruoida muiden tietojen tai asiakirjojen avulla. Tietojen säilyttäminen yli käyttöiän on perusteltua, koska on tarpeellista ylläpitää tietoa esimerkiksi onnettomuudessa tuhoutuneesta ilma-aluksesta tai romutuksesta, jotta voidaan torjua lentokelvottomien osien pääsy takaisin ilma-aluksiin. Pykälän 1 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarkempia määräyksiä ilma-alusten teknisestä kirjanpidosta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lentokelpoisuutta koskevien tietojen ilmoittamisesta. Omistajan, haltijan, käyttäjän tai sen, jolle ilma-aluksen huolto tai lentokelpoisuuden hallinta on annettu tehtäväksi, olisi viivytyksettä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle seikoista, joilla saattaa olla olennaista merkitystä ilma-aluksen lentokelpoisuudelle. Ilmoitusvelvollisuus tulisi täyteen, kun yksikin ilmoitusvelvollisista tekee ilmoituksen. Tässä momentissa tarkoitetut tiedot olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle ilman erillistä pyyntöä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tarpeellisten tietojen saamisesta lentokelpoisuuden valvontaa varten. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus saada ilma-aluksen omistajalta, haltijalta, käyttäjältä ja siltä, jolle ilma-aluksen huolto tai lentokelpoisuuden hallinta on annettu tehtäväksi, kaikki lentokelpoisuuden valvontaa varten tarpeelliset tiedot.

37 §. Lentokelpoisuustodistus ja lentokelpoisuuden tarkastustodistus. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 26 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lentokelpoisuustodistuksen myöntämisestä. Lentokelpoisuuden tarkastustodistus myönnettäisiin määräjaksiksi ja siitä säädettäisiin 2 momentissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että lentokelpoisuustodistukseen ja lentokelpoi-

suuden tarkastustodistukseen voidaan liittää ilma-aluksen turvallisen käyttämisen kannalta tarpeellisia ehtoja, kuten esimerkiksi erityisiin käyttöolosuhteisiin liittyviä rajoituksia tai vaatimuksia. Tällaisia olisivat esimerkiksi ilma-aluksen luokka, lentokäsikirjan yksilöinti, erityisehdot, suurimman matkustajamäärän tai enimmäispainon rajoittamista koskevat tiedot sekä lentotoimintamuodot.

38 §. Lupa ilmailuun. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 27 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 33 ja 34 §:n säännösten estämättä myöntää luvan siihen, että ilma-alusta saadaan käyttää ilmailuun ilma-aluksen ominaisuuksien tutkimista varten, vaikka ilma-aluksen lentokelpoisuudesta ei ole täyttä selvyyttä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pykälän 2 momentin mukaan myöntää lentokelpoisuustodistuksen sijaan luvan ilmailuun ilma-alukselle, jonka ei ole osoitettu täyttävän 31 §:ssä olevia lentokelpoisuusvaatimuksia. Lupa myönnettäisiin, jos ilma-aluksen katsottaisiin täyttävän lentoturvallisuuden vaatimukset suunniteltu käyttötarkoitus huomioon ottaen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että lupaan ilmailuun ja lentokelpoisuuden tarkastustodistukseen voidaan liittää ilma-aluksen turvallisen käyttämisen kannalta tarpeellisia ehtoja.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hyväksyä ilmailun ulkomaisen luvan omaavalla ilma-aluksella, jos pykälässä säädetyt edellytykset täyttyvät. Tämä voimassa olevan ilmailulain vastavaan pykälään verrattuna uusi säännös olisi tarpeen, koska on sellaisia ulkomaisia ilma-aluksia, joille ei kotimaassa olisi myönnetty ICAO:n standardien mukaista lentokelpoisuustodistusta vaan kansallinen lupa ilmailuun.

39 §. Lentokelpoisuuden valvonta. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 28 §:ää. Pykälässä säädettäisiin ilma-alusten sekä niiden laitteiden ja osien lentokelpoisuuden valvonnasta. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi, että ilma-alukset sekä niiden laitteet ja osat täyttävät 33 §:ssä säädetyt lentokelpoisuuden vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus tarkastaa ja katsas-

taa ilma-alus ja määrätä sillä lennettäväksi koelentoja.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi käyttää lentokelpoisuuden valvonnassa apunaan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiota taikka muuta kotimai- ulkomaista asiantuntijaa.

Pykälän 3 momentissa Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin valtuus antaa tarkempia teknisiä ja menettelyä koskevia määräyksiä lentokelpoisuuden toteamiseksi ja valvomiseksi tarvittavista katsastuksista ja tarkastuksista sekä siitä, millaisen pätevyyden pohjalta niitä voidaan tehdä.

40 §. Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 29 §:ää. Lentokelpoisuuden tarkastustodistusta koskevassa 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi tai uudistaisi lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tekemän lentokelpoisuustarkastuksen ja suosituksen perusteella. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös päättää, että lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio voi myöntää tai uudistaa Liikenteen turvallisuusviraston määräämin ehdoin lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen.

Edellä mainittuja säännöksiä sovellettaisiin vain sellaisiin ilma-aluksiin, jotka jäävät EU:n EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle eli säännöksillä säädettäisiin kansalliseen toimivaltaan kuuluville ilma-aluksille vastaava menettely kuin mitä EASA-asetuksessa on säädetty asetuksen soveltamisalaan kuuluville ilma-aluksille.

Siitä huolimatta, että Liikenteen turvallisuusvirasto tekisi päätöksen lentokelpoisuuden hallintaorganisaation lentokelpoisuustarkastuksen tai suosituksen perusteella tai virasto olisi delegoinut todistuksen myöntämiseen ja uudistamiseen liittyvää päätöksentekoa lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle, Liikenteen turvallisuusvirasto on viime kädessä vastuussa kyseisten todistusten myöntämisestä, uudistamisesta ja valvonnasta.

Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle osoitetuissa tehtävissä on kyse julkisista hallintotehtävistä, joten sen on kyseisiä tehtäviä hoitaessaan noudatettava hallinnon yleislake-

ja perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimusten turvaamiseksi. Lentokelpoisuuden hallintaorganisaation henkilöstöä koskevasta rikosoikeudellisesta virkavastuusta heidän suorittaessa pykälässä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä säädettäisiin lain 174 §:ssä. Oikaisu- ja muutoksenhakumenettelystä lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tekemiin päätöksiin säädettäisiin 181 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädetään, että jollei lentokelpoisuuden hallintaorganisaation antamaa suositusta tai lentokelpoisuuden tarkastustodistusta ole kohtuudella saatavissa, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myöntää lentokelpoisuustodistuksen tai 38 §:n 2 momentissa tarkoitettun luvan ilmailuun tekemänsä katsastuksen perusteella, jos ilma-alus täyttää katsastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai luvan ilmailuun myöntämisen vaatimukset.

41 §. Lentokelpoisuustodistuksen, lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen ja luvan ilmailuun peruuttaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 30 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lentokelpoisuustodistuksen, lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen ja luvan ilmailuun peruuttamisesta sekä ilma-aluksen käytön kieltämisestä. Lentoturvallisuuden säilyttämiseksi Liikenteen turvallisuusvirastolla tulee olla mahdollisuus ryhtyä näihin toimiin, jos todetaan, ettei ilma-alus ole lentokelpoinen tai enää täytä lentoturvallisuuden vaatimuksia eikä ilma-alusta Liikenteen turvallisuusviraston asettamassa kohtuullisessa määräajassa saateta tai osoiteta lentokelpoiseksi tai lentoturvallisuuden vaatimusten mukaiseksi. Näihin toimiin on voitava turvallisuussyistä ryhtyä jo silloin, kun perustellusta syystä epäillään puutteita lentokelpoisuudessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston lentokielto-oikeudesta siihen saakka, kunnes lentokelpoisuustodistuksen ehdot on täytetty. Lentokelpoisuustodistuksen ehtoja, joiden rikkominen voisi johtaa kieltoon käyttää ilma-alusta ilmailuun, olisivat muun muassa lentokelpoisuustodistukseen liittyvän lentokäsikirjan sisältämät määräykset ja rajoitukset, lentokelpoisuustodistuksessa mainitut ehdot ja katsastuspöytäkirjaan merkityt ehdot.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että ulkomaisen lentokelpoisuustodistuksen tai lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen peruuttamiseen sovellettaisiin 1 ja 2 momentin säännöksiä.

42 §. Suunnittelu, valmistus ja huolto. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 31 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan ilma-aluksen suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon tarvitaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä. Hyväksyntä on myönnettävä, jos ilma-aluksen suunnittelijalla, valmistajalla ja huoltajalla on oltava tehtäviensä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö sekä tarpeelliset työvälineet, työtilat, työmenetelmät, laatujärjestelmä ja ohjeet. Vaatimus on perusteltu ilma-alusten jatkuvan lentokelpoisuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi vaadittaisiin, että ilma-aluksen suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon on oltava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä. Hyväksyntä annettaisiin määrääjäksi tai toistaiseksi. Ammattitaitoa ja muita edellytyksiä samoin kuin Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntää koskevia vaatimuksia sovellettaisiin myös ilma-alusten laitteiden ja osien suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon.

Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä annettaisiin työn laajuuden tai vaativuuden mukaan joko suunnittelu-, huolto- tai tuotanto-organisaatiolle, huoltomekaanikolle tai yksittäiselle henkilölle tiettyyn erityistä ammattitaitoa vaativaan tehtävään. Huoltomekaanikolle annettava hyväksyntää kutsuttaisiin huoltomekaanikon lupakirjaksi. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi työn vaativuuden ja työn laajuuden niin salliessa hyväksyä, että organisaation muodostaa yksi ammattitaitoinen henkilö. Organisaatiolle annettava hyväksyntä voisi olla myös yksittäistä toimipidettä koskeva erillinen hyväksyntä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tapauksista, joissa suunnittelijalta ei vaadita hyväksyntää. Sitä ei vaadittaisi pienen muutoksen tai korjauksen suunnitteluun. Määrittelyltään sinänsä epäselvää termiä ”pieni” käytetään EASA-asetuksessa. Kohdassa 1 tarkoitettu pieni muutos ja korjaus tai vaihtoehtoisesti näiden vastakohta, suuri muutos ja korjaus on määritelty kansallisissa ilmailumääräyksissä. Samaa tarkoittava luokittelu on julkais-

tu myös unionilainsäädännössä. ”Pieni” muutos ei vaikuta merkittävästi tuotteen massaun, tasapainoon, rakennelujuuteen, luotettavuuteen, käyttöominaisuuksiin, melutasoon, polttoaineen päästöihin, pakokaasupäästöihin tai muihin ominaisuuksiin, jotka vaikuttavat tuotteen lentokelpoisuuteen. Luokittelua varten on lisäksi olemassa seikkaperäiset EASA:n luokitteluohjeet, joita voidaan soveltaa myös kansallisen sääntelyn varaan jääviin ilma-aluksiin. Hyväksyntää ei vaadittaisi myöskään sellaisen ilma-aluksen suunnitteluun, jolle ei haeta lentokelpoisuustodistusta, eikä laitteiden, osien, muutoksen tai korjauksen suunnitteluun tällaiseen ilma-alukseen. Hyväksyntää ei vaadittaisi myöskään muutoksen tai korjauksen suunnittelijalta silloin, kun kyse on ilma-aluksesta, jolle on annettu lentokelpoisuustodistuksen sijaan lupa ilmaaluun.

Pykälän 3 momentin mukaan valmistajalta ei vaadittaisi hyväksyntää, jos kyseessä on ilma-alus, josta vähintään 51 prosenttia on rakentanut harrasterakentaja tai voittoa tavoittelematon harrasteyhdistys omiin tarkoituksiinsa ja ilman kaupallisia tavoitteita. Esiitetyn momentin taustalla on viranomaisen toiminnan tehostamisen tarve tilanteessa, jossa valmistajan lupa ei toisi käytännössä lentoturvallisuudelle lisäarvoa. Ehdotus koskisi yksinomaan harrasterakenteisten ilma-alusten valmistamista, ei niiden suunnittelua. Lentoturvallisuusarviointi tehdään joka tapauksessa koelentoluvan ja varsinaisen luvan ilmaaluun myöntämisen yhteydessä. Vuosina 2011 ja 2012 on myönnetty keskimäärin 10 harrasterakenteisen ilma-aluksen rakentamiseen oikeuttavaa lupaa vuodessa, Näihin on käytetty työaikana noin 0,1 henkilötyövuotta, mihin ei ole laskettu asiakasneuvontaa. Liikenteen turvallisuusviraston asiantuntija-arvion mukaan noin 70 prosenttia luvista ei johda ilma-aluksen valmistumiseen. On mahdollista, että lupamenettelyn poistuminen voisi joissakin tapauksissa aiheuttaa erimielisyyttä siitä, täyttäisikö ilma-alus harrasterakentamisen vaatimukset. Tässä kohtaa asiakkaan vastuu osoittaa vaatimusten täytyminen lisääntyisi, mutta asiakasneuvonnalla ja harrasterakentamista koskevan ilmailumääräyksen tarkennuksilla voitaisiin asiaan vaikuttaa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että huoltajalta ei vaadittaisi Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntää, jos sillä on vastaava hyväksyntä toisessa Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa tai kyseisen ilmailuvälineen suunnitteluvaltiossa myönnetty hyväksyntä. Koska sisämarkkinoilla noudatetaan samoja sääntöjä, ei ole perusteltua edellyttää, että toisessa Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa luvan saaneelta huoltajalta edellytettäisiin uutta lupaa Suomessa. Samoin voidaan katsoa, että ilmailuvälineen suunnitteluvaltion huoltajalle myöntämää hyväksyntää voidaan pitää riittävänä eikä voida nähdä, että huoltajan ”lisähyväksyntä” Suomessa toisi lentoturvallisuuskulmasta lisäarvoa. Momentissa myös annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus määrätä, ettei huoltajalta vaadita hyväksyntää eräisiin pienhköihin tai turvallisuuden kannalta toisarvoisiin huoltotoimenpiteisiin. Tällaisia olisivat yksityisen ilma-aluksen, jonka rakenne on yksinkertainen ja jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 2 730 kilogrammaa, rajoitettu huolto, purjelentokoneen tai kuumailmapallon rajoitettu huolto, sellaisen ilma-aluksen huolto, jolle on annettu lentokelpoistodistuksen sijaan lupa ilmailuun, ja hyväksytyin huoltajan valvonnassa tehtävä työ. Rajoitetulla huollolla tarkoitettaisiin yksinkertaisia, huolto-ohjeiden mukaisia määräaikaishuoltoja sekä niihin rinnastettavia pieniä korjauksia ja muutostöitä. Vaativimmat työt olisivat 1 momentissa tarkoitettujen hyväksynnän alaisia.

Pykälän 5 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan 1 momentissa tarkoitettuja tarkempia määräyksiä. Määräysten tulisi perustua Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin. Tällaiset määräykset koskisivat henkilöstön koulutusta, kokemusta ja ammattitaitoa sekä ammattitaidon toteamiseksi vaadittavista kokeista ja todistuksista. Määräyksiä annettaisiin myös työvälineistä ja työtiloista sekä työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista.

Pykälän 6 momentin mukaan ilma-alukseen tehtävän muutoksen ja korjauksen suunnitelmalle olisi saatava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä, jollei Liikenteen

turvallisuusvirasto toisin määrää. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset suunnitelmista ottaen huomioon vastaavat vaatimukset EU-lainsäädännössä ja voi määräyksellään vapauttaa eräät suunnitelmat hyväksyntävaatimuksesta, jos hyväksyntä ei ole lentoturvallisuuden kannalta tarpeellinen. Ilmailulaki ei nyky muodossaan edellytä ilma-alukseen tehtävältä muutostyöltä hyväksyntää, vaikka EU-säädöksissä suunnitelmat on lähtökohtaisesti viranomaisen hyväksyttävä. Asiasta säädetään *ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristösertifiointia sekä suunnittelu- ja tuotantoorganisaatioiden sertifiointia koskevista täytäntöönpanosäännöistä annetussa komission asetuksessa (748/2012) sen I liitteen osa 21 alaluvuissa D ja J*. Suunnitelman hyväksyminen on tärkeää, jotta ei päädytä tilanteeseen, jossa asiakas toteuttaa ilma-aluksessaan suuren ja kalliin muutostyön ymmärtämättä, ettei työ ole vaatimusten mukainen. Suunnitelman hyväksyntä ei ole kuitenkaan perusteltua ja tarkoituksenmukaista kaikissa tilanteissa. Ilmailulakiin esitetään nyt lisättäväksi EU-säädöksiä vastaava vaatimus suunnitelman hyväksymisestä. Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin toimivalta antaa suunnitelmista tarkempia määräyksiä ja määräyksellä myös vapauttaa eräät suunnitelmat, jos hyväksyntä ei ole lentoturvallisuuden näkökulmasta tarpeellinen. Määräyksellä voitaisiin vapauttaa esim. pienet muutostyöt, joita tehdään ilma-aluksiin, joilla on lupa ilmailuun. Määräyksellä voitaisiin vapauttaa myös suunnitelmat, joilla on jo suunnitteluvaltion hyväksyntä.

Pykälän 7 momentissa viitattaisiin 14 luvussa oleviin säännöksiin organisaatioiden valvonnassa käytettävissä olevista hallinnollisista seuraamuksista.

43 §. Huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 32 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin huoltohenkilöstön koulutusorganisaation hyväksynnästä. Hyväksytty koulutusorganisaatio ei ole pakollinen. Jokaisella hyväksynnän edellytykset täyttävällä hakijalla olisi kuitenkin hakemuksesta oikeus saada koulutusorganisaation hyväksyntä. Hyväksyntä olisi myönnettävä, jos huoltohenkilös-

tön koulutusorganisaatiolla on tehtäviensä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset koulutustilat ja -välineet, koulutusohjelma ja laatujärjestelmä. Hyväksyntä myönnettäisiin määräajaksi tai toistaiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioiden toimintaa. Huoltomekaanikon lupakirjan voisi saada muutakin kautta. Itseopiskelu ja pätevyyden osoittaminen tenttimällä olisi myös mahdollista. Pääsääntöisesti tentit olisivat hyväksytyjen koulutusorganisaatioiden järjestämiä. Säädöksen nojalla annetussa ilmailuviranomaismääräyksessä ilma-alushuoltajan kansallisista vaatimuksista (PEL M3-4) tunnustetaan, että eri tehtäviin edellytetään erilaisia tietoja ja taitoja. Hyväksytyssä koulutusorganisaatiossa hankitun koulutuksen ohella tietojen ja taitojen hallintaa voidaan osoittaa esimerkiksi keskiasteen tai sitä ylemmän teknillisen perustutkinnon suorittamisella tai lentoteknisen aliupseerikurssin suorittamisella. Tällaiset koulutusorganisaatiot eivät hae erikseen ilmailuviranomaiselta huoltohenkilöstön koulutusorganisaation hyväksyntää, mutta heidän antamansa koulutus voidaan lukea hyväksi huoltohenkilöstön lupia ja kelpuutuksia myönnettäessä. Toisaalta on nähty, että on sekä kouluttajan että koulutettavien näkökulmasta eduksi, jos koulutukselle voidaan hakea viranomaisen hyväksyntä. Näin voidaan luottaa siihen, että koulutus on viranomaisen näkökulmasta riittävä ja asianmukainen. Tämän vuoksi säädös on kirjoitettu sallivaan, ei velvoittavaan muotoon.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin perustuvia tarkempia määräyksiä huoltohenkilöstön koulutusorganisaation henkilöstön koulutuksesta, kokeuksesta ja ammattitaidosta sekä organisaation työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin 14 luvussa oleviin säännöksiin organisaatioiden valvonnassa käytettävissä olevista hallinnollisista seuraamuksista.

44 §. Päästöt. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 33 §:ää. Pykälässä säädettäisiin moottorikäyttöisen ilma-aluksen melusta ja muista päästöistä. Pykälän 1 momentin mukaan moottorikäyttöisen ilma-aluksen olisi oltava niin suunniteltu, valmistettu, varustettu ja huollettu, ettei sen melusta ja muista päästöistä aiheudu ympäristölle vahinkoa tai merkittävää haittaa.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa tarvittaessa tarkemmat melua ja muita päästöjä koskevat tekniset määräykset. Niiden tulee perustua Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin viittaus 14 lukuun, jossa säädetään meluun liittyvistä toimintarajoituksista lentoasemilla.

4 luku. **Lupakirjat ja kelpoisuusvaatimukset**

Luvussa säädettäisiin lento-, huolto- ja lennonvarmistustoimintaan osallistuvien henkilöiden lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnöistä. Näistä lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnöistä säädetään pääosin unionilainsäädännössä. Unionilainsäädännön muutosten perusteella tämän luvun säännöksiin tehtiin ilmailulain kokonaisuudistuksen yhteydessä erillinen osauudistus kiireellisenä (280/2013), joten luvun säännöksiin esitetään nyt vain vähäisiä muutoksia.

45 §. Luvun soveltamisala. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 43 §:ää. Pykälän 1 momentissa olisi informatiivinen viittaus EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin, joissa säädetään huoltotoimintaan osallistuvan henkilöstön lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnöistä.

Lisäksi momentin mukaan lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnöistä käytetään tässä luvussa nimitystä lupa. Näin voidaan yksinkertaistaa säädöstekstiä sen selvyuden kärsimättä. Kelpuus on lupakirjaan tai kelpoisuustodistukseen liitetty erityinen ehto, rajoitus tai oikeus. On kuitenkin myös sellaisia kelpuutuksia, joiden haltijoilla ei ole lupakirjaa. Kelpuutukset liit-

tyvät ilma-alusten huoltoon, lentotoimintaan, lennonvarmistukseen ja muuhun toimintaan maaorganisaatioissa. Esimerkkejä kelpuutuksista ovat oikeus lentää moottorittomalla, yksimoottorisella tai monimoottorisella ilma-aluksella, ilma-alustyyppikelpuus, mittarilentokelpuus tai lennonopettajakelpuus. Kelpoisuustodistus myönnetään lennontiedottajalle. Lisäksi monissa tehtävissä edellytetään lääketieteellistä kelpoisuustodistusta.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin viittaus 14 luvussa oleviin säännöksiin henkilölle myönnetyn luvan valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista.

46 §. Luvan myöntäjä. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 44 §:ää. Pykälässä säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi luvan, jollei Liikenteen turvallisuusvirasto ole esityksen 163 §:n nojalla siirtänyt valtakunnalliselle rekisteröidylle harrasteilmailun järjestölle harrasteilmailun ilma-alusten ja laitteiden hyväksyntää, luettelointia sekä näitä ilma-aluksia ja laitteita käyttävien koulutusta sekä lupakirjojen ja kelpoisuustodistusten myöntämistä. Valtakunnalliselle harrasteilmailun järjestölle ei ole siirretty lupakirjojen ja kelpoisuustodistusten myöntämiseen liittyviä tehtäviä. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voisi myöntää Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi ilmailulääkäri ja ilmailulääketieteen keskus. Matkustamomiestien työterveyslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus. Matkustamomiestien kelpoisuustodistuksen myöntäisi Liikenteen turvallisuusvirasto tai organisaatio, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt tähän tehtävään. Lupa olisi myönnettävä, jos hakija täyttää luvan saamisen edellytykset. Lupa myönnettäisiin olemaan voimassa määräajan, jollei jäljempänä toisin säädetä. Nämä pykälän 1 momenttiin sisällytetyt säännökset perustuvat EASA-asetuksen 7 artiklaan ja liitteeseen III, jossa säädetään lentäjien lääketieteellisestä kelpoisuudesta ja sen arvioinnista. Säännös sisällytettiin ilmailulakiin 1 päivänä toukokuuta 2013 voimaan tulleella ilmailulain osauudistuksella. Osauudistus katsottiin tarpeelliseksi kokonaisuudistuksen yhteydessä, jotta lupien myöntäjiä voitaisiin lisätä EASA-asetuksen edellyttämällä tavalla.

Pykälässä säädettyjen lupien ja kelpoisuustodistusten myöntämistä koskeviin päätöksiin voisi hakea oikaisua siten kuin 181 §:ssä säädettäisiin. Kyseisessä pykälässä säädettäisiin myös siitä, miten oikaisuvaatimuksen johdosta Liikenteen turvallisuusviraston antamaan päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen.

47 §. Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 45 §:ää. Myös tätä säännöstä on uudistettu 1 päivänä toukokuuta 2012 voimaan tulleella osauudistuksella (laki ilmailulain muuttamisesta 280/2013) ja nyt pykälän 1 momenttiin lisättäisiin kaksi uutta kohtaa luvan lajeihin. Nämä uudet kohdat olisivat tarkastuslentäjän hyväksyntää koskeva 8 kohta ja kauko-ohjaajan lupakirjaa kelpuutuksineen koskeva 9 kohta. Näin ollen pykälän 1 momentissa säädettyjä luvan lajeja olisivat lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen, huoltohenkilöstön lupakirja, lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen, lääketieteellinen kelpoisuustodistus (Medical Certificate, josta säädetään mm. Euroopan komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011 siviili-ilmailun lentomiehistä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksilla (EU) N:o 290/2012 ja (EU) N:o 245/2014 lle ilmailun säädöksissä on vakiintunut termi lääketieteellinen kelpoisuustodistus), ilmailulääkäriin hyväksyntätodistus, matkustamomiestien kelpoisuustodistus ja matkustamomiestien terveydentilatodistus, ilma-aluksille opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä sekä uusina luvan lajeina edellä mainitut tarkastuslentäjän hyväksyntä sekä kauko-ohjaajan lupakirja kelpuutuksineen. Kaikkien näiden lupien myöntämisen edellytyksenä olisi, että asianomainen iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annet-

tuihin komission asetuksiin tai Eurocontrolin normeihin perustuvia tarkempia määräyksiä lupien kelpoisuusvaatimuksista, hakemisesta ja voimassaoloajoista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että lupaa ei kuitenkaan myönnettäisi, jos hakija olisi soveltumaton sen haltijaksi. Hakija ei katsottaisi soveltuvan luvan haltijaksi, jos hakija huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista, jos hakija rikkoo olennaisella tavalla tai toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai hakija 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.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että luvassa määrätään siitä, mitä tehtäviä sen haltijalla olisi oikeus suorittaa. Lupaan voitaisiin liittää lentoturvallisuuden ylläpitämisen kannalta tarpeellisia ehtoja.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että siitä poiketen, mitä kielilaissa (423/2003) säädetään viranomaisen käytettävistä kielistä, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi järjestää luvan myöntämiseen vaadittavan tiedollisen ja taidollisen kokeen englannin kielellä.

48 §. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytykset. Myös tämän pykälän säännöksiä on muutettu edellä mainitulla osauudistuksella ja säännökset tulivat muutettuna voimaan vasta 1 päivänä toukokuuta 2013. Näin ollen pykälän säännöksiin ei nyt tehtäisi merkittäviä muutoksia ja pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevan ilmailulain 46 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksenä olisi, että hakija täyttäisi Liikenteen turvallisuusviraston antamat Chicaگون yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin, Eurocontrolin normeihin ja suosituksiin tai EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksiin perustuvat lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset.

Pykälän 2 momentin mukaan lääketieteellinen kelpoisuustodistus myönnettäisiin 1

momentissa tarkoitettujen standardien, normien tai suositusten mukaiseksi määräajaksi, jollei olisi erityistä syytä poiketa tästä. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen ja uudistamisen edellytyksenä olisi hyväksyntä ilmailulääkäriin suorittamassa tarkastuksessa.

Pykälän 3 momentin mukaan hyväksytyin ilmailulääkäriin ja työterveyslääkäriin olisi toimitettava lääketieteellisen kelpoisuuden arviointiin liittyvä lausunto sekä kopio lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta tai matkustamomiehistön terveydentilatodistuksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Pyydettyä Liikenteen turvallisuusvirastolle olisi toimitettava myös ilmailulääketieteelliset tallenteet, lausunnot sekä muut tarvittavat tiedot.

49 §. Velvollisuus ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista seikoista ja kelpoisuuden toteaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 47 § ja myös tätä on uudistettu edellä mainitun osauudistuksen yhteydessä. Pykälän 1 momentin mukaan luvan hakija olisi velvollinen ilmoittamaan valtuutetulle ilmailulääkärille, työterveyslääkärille tai Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista tietoonsa tulleista seikoista, jotka vaikuttavat hänen kelpoisuuteensa. Luvan haltija olisi velvollinen ilmoittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista tietoonsa tulleista seikoista, jotka vaikuttavat hänen kelpoisuuteensa. Tällaisia olisi esimerkiksi näköaistin olennainen heikentyminen, jos se on säädetty kelpoisuuden edellytykseksi. Jos luvan haltijan kelpoisuuteen vaikuttavilla seikoilla olisi vaikutusta luvan haltijan edellytyksiin hoitaa tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä, luvan haltijan on ilmoitettava kelpoisuudessa tapahtuneista muutoksista työnantajalle.

Pykälän 2 momentin mukaan, jos on syytä epäillä, että luvan hakija tai haltija ei täyttäisi lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi määrätä luvan hakijan ja haltijan lääkärintarkastukseen ja muuhun terveydentilan selvittämistä koskevaan tutkimukseen.

Vastaavasti pykälän 3 momentin mukaan, jos on syytä epäillä, ettei luvan hakija tai haltija täyttäisi luvan myöntämisen tiedollisia ja taidollisia vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi määrätä luvan hakijan ja

haltijan teoriakokeisiin, tarkastuslentoihin ja muihin tarkastuksiin.

Pykälän 4 momentin mukaan luvan hakija tai haltija vastaisi 2 ja 3 momentissa tarkoitettuihin tarkastuksista, tutkimuksista ja kokeista aiheutuvista maksuista ja muista kustannuksista.

50 §. Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tietojen saantiin. Pykälää esitetään muutettavaksi voimassa olevan ilmailulain 48 §:ään verrattuna niin, että pykälän 1 momentissa viitattaisiin rikoslain 23 luvun niihin liikenerikoksia koskeviin säännöksiin, jotka koskevat ilma-aluksen ja muiden kulkuvälineiden ajamista alkoholin tai muiden huumausainien aineiden alaisena. Näin ilmaliikennejuopumus, törkeä rattijuopumus, rattijuopumus, vesiliikennejuopumus ja muiden kulkuvälineiden kuljettaminen alkoholin tai huumausainien alaisena tulisivat niiden rikkomusten listalle, joista Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi luvan myöntämisen, uusimisen ja peruuttamisen edellytysten arvioimiseksi oikeus saada salassapitosäännösten estämättä hakijasta tai luvan haltijasta tieto momentissa tarkoitettuista rekistereistä. Säännöksen muutos liittyisi edellä 15 ja 23 §:issä esitettyihin muutoksiin. Esitetyn muutoksen taustalla olisi luvan saamisen edellytyksenä oleva hyvämaineisuuden vaatimus, joka perustuu EU:n lentoliikenneasetukseen. Hyvämaineisuus edellyttää, että luvan haltija tai hakija ei olisi syyllistynyt liikenerikkomuksiin ja tätä varten Liikenteen turvallisuusvirastolla tulisi olla oikeus saada tällaista tietoa.

Pykälän 2 momentin mukaan luvan hakijalle tai haltijalle lääkirintarkastuksen tehneen lääkärin sekä luvan hakijaa tai haltijaa hoitaneen tai hoitavan lääkärin taikka sairaanhoito- tai terveydenhuoltotoimintaa harjoittavan yhteisön tai laitoksen olisi salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tietoja luvan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

Pykälän 3 momentin mukaan 2 momentissa tarkoitettu lääkäri, yhteisö tai laitos voisi salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edelly-

tyksiä. Ennen ilmoituksen tekemistä luvan hakijalle tai haltijalle olisi kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta ilmailutoimintaan osallistuvan toimintakykyyn.

Pykälän 4 momentin mukaan edellä 3 momentissa tarkoitettussa ilmoituksessa voitaisiin antaa tieto ainoastaan siitä, että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei mahdollisesti täytä luvalla asetettuja terveysvaatimuksia ja mitä lisätoimenpiteitä lääkäri ehdottaa terveydentilan tai siitä toimintakykyyn aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

Pykälän 5 momentin mukaan tiedot voitaisiin toimittaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

51 §. Ulkomainen lupakirja. Pykälä 1 momentin mukaan ulkomainen lupa voitaisiin hyväksyä, jos 4 luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 49 §:n säännöksiä. Ulkomaisen lupakirjan hyväksymiseen eli validointiin liittyy määrätty menettely, jossa verrataan asianosaisen saaman koulutuksen vastaavuutta suomalaiseseen koulutukseen ja mahdollisesti edellytetään lisäkoulutusta tietyiltä osilta. Jos koulutus todetaan vastaavaksi, asianosaiselle myönnetään suomalainen lupakirja. Ulkomaisen lupakirjan tunnustamisella tarkoitetaan sitä, että lupakirjaa voidaan käyttää Suomessa ilman erillistä hyväksyntämenettelyä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 143 tai 144 §:ssä säädetyistä syistä määrätä, ettei Suomessa tunnustettu ulkomainen lupa oikeuta sen tarkoittamaan toimintaan Suomen alueella tai suomalaisessa ilma-aluksessa tai harjoitettaessa ilmailua Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla. Suomen viranomaisen ei voi peruuttaa toisessa valtiossa myönnettyä lupaa tai muutoinkaan rajoittaa lupaan toisen valtion lainsäädännön nojalla liittyviä oikeuksia. Ehdotetun säännöksen tavoitteena on turvata keino puuttua ulkomaisen luvan haltijan Suomeen liittyvään toimintaan tilanteessa, josta vastaavasti aiheutuisi seuraamuksia suomalaisen lupakirjan haltijalle. Puuttumisperusteet olisivat luonnollisesti samat kuin puuttuttaessa Suomessa myönnettyyn lupaan.

5 luku. **Yleiset lentotoimintaa koskevat vaatimukset**

Luvussa säädettäisiin ilma-aluksen päälliköstä ja miehistöstä sekä päällikön käskyvaltasta. Luvussa säädettäisiin myös lennon valmistelusta ja suorittamisesta sekä matkustajan velvollisuuksista. Lukuun tulisi kokonaan uutena säännöksenä lento-oppilaan oikeutta lentää yksin koskeva säännös. Lisäksi lukuun sisällytettäviä säännöksiä täydennettäisiin kauko-ohjaajan lupakirjojen sekä kauko-ohjauspaikan miehistön vaatimusten osalta.

52 §. Ilma-aluksen päällikkö. Pykälässä säädettäisiin, että ilma-aluksella olisi sitä ilmailuun käytettäessä oltava päällikkö. Ilma-aluksen päällikön määräisi ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä. Ilmailuun käytävällä liittimellä ja laitteellakin, siihen katsomatta onko se miehitetty tai miehittämätön, tulee olla vastuullinen henkilö ohjaajana. Päällikkö vastaisi siitä, että ilma-alusta tai laitetta käytetään turvallisesti toista ilma-alusta tai kolmatta osapuolta vaarantamatta. Pykälä koskisi myös kauko-ohjatun ilma-aluksen ohjaamisesta vastaavaa päällikköä.

53 §. Ohjaamomiehistö ja kauko-ohjaajan lupakirja, kelpuutus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 59 §:ää, mutta pykälään sisällytettäisiin uutena kauko-ohjaajan lupakirjoja koskevat vaatimukset.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ilma-aluksen ohjaamomiehistöön jäsenellä ja kauko-ohjaajalla on oltava tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset ja hyväksynnät sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Lääketieteellinen kelpoisuustodistus on EASA-asetuksessa ja sen nojalla annettussa lentomiehistöasetuksessa vakiintunut käsite, jota on parempi käyttää myös ilmailulaissa lääketieteellisestä kelpoisuudesta annetun todistuksen sijasta.

Asiakirja voi olla myönnetty Suomessa tai vieraassa valtiossa, jonka myöntämät asiakirjat Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan Suomessa. Ohjaamomiehistöä ei ole tarkoituksenmukaisista määrittelyistä pykälässä. Vaadittavan oh-

jaamomiehistöön laatu voi riippua ilma-aluksesta, yrityksen sisäisistä määräyksistä, suoritettavasta lennosta ja muista seikoista. Ohjaamomiehistö on tällöin kussakin yksittäistapauksessa täsmällisesti määritelty, mutta yleistä määrittelyä ohjaamomiehistöön jäsenelle ei voida antaa. Kauko-ohjattu lentotoiminta on määritelty esityksen 62 §:n 14 kohdassa ja 73 §:ssä säädetään kauko-ohjatun lentotoiminnan luvasta.

Lupakirjavaatimusta ei 2 momentin mukaan sovellettaisi kevyimpään harrasteilmailuun. Ilma-aluksia, joita saisi ohjata ilman lupakirjaa, olisivat 9 §:n 2 momentissa mainitut painopisteohjattu ultrakevyt lentokone, liidin ja muu ilma-alus, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 70 kilogrammaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että 1 momentin 1 kohdasta poiketen muulta ilma-aluksen ohjaamomiehistöön jäseneltä kuin ilma-aluksen päälliköltä ei edellytettäisi tehtävän edellyttämää lupakirjaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, joka on koulutus- tai tarkastuslento tällaisen lupakirjan, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseksi. Tämä uusi säännös perustuisi EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuun komission lentomiehistöasetukseen (komission asetusta (EU) N:o 1178/2011 siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla). Voimassa olevan ilmailulain mukainen lento-oppilaan lupakirjavaatimus ei ole tuottanut olennaista lisäarvoa turvallisuudelle ja sen poistaminen vähentäisi myös Liikenteen turvallisuusviraston lupakirjojen myöntämiseen liittyvää tehtävää työtä. Esitetyn kaltaisen uuden 3 momentin lisäksi esitetään ilmailulakiin uutta 54 §:ää lento-oppilaan oikeudesta lentää yksin. Myöskään kauko-ohjattavan ilma-aluksen toimintaan liittyviä lupakirjoja ei edellytetä muilta kuin kauko-ohjaajalta.

54 §. Lento-oppilas. Pykälä olisi uusi säännös ilmailulaissa ja liittyisi keskeisesti edellä 53 §:ään esitettyihin säännöksiin. EASA-asetuksen 7 artiklan mukaan, jos henkilö ei ole koulutuksessa, hän voi toimia lentäjänä vain, jos hänellä on toimintaan tarvittava lupakirja ja lääketieteellinen kelpoisuustodis-

tus. Koulutuksessa oleva lentäjä ei siten tarvitse vielä lupakirjaa eikä lääketieteellistä kelpoisuustodistusta. EASA-asetuksen nojalla annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (*siviili-ilmailun lentomiestöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annettu komission asetus 1178/2011*) edellytetään kuitenkin lentopilaalta yksinlentovaiheessa lääketieteellistä kelpoisuustodistusta. Lentomiestöasetuksen mukaan lento-oppilas ei saa lentää yksin, ellei lennonopettaja anna siihen lupaa ja valvo lentoa. Ennen ensimmäistä yksinlentoaan lento-oppilaan on oltava lentokoneiden, helikopterien, autogirojen ja ilmalaivojen yksinlennoilla vähintään 16-vuotias ja purjelentokoneiden ja ilmapallojen yksinlennoilla vähintään 14-vuotias. Autogiro on lentolaite, jossa nostovoimaa tuottaa siipien sijasta tai lisäksi moottoroimaton roottori ja työntövoimaa potkuri. Autogiro eroaa helikopterista siinä, että se ei voi nousta pystysuoraan, vaan sen on käytettävä lentokoneiden tapaan kiitorataa. Esitetyn pykälän mukaan edellä mainitut EASA-asetuksen ja lentomiestöasetuksen mukaiset säännöt otettaisiin käyttöön myös kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvassa ilmailussa. Lento-oppilas saisi lentää yksin silloin, kun lennonopettaja antaa siihen luvan ja valvoo lentoa, lento-oppilas on täyttänyt 16 vuotta ennen lentokoneiden, helikopterien ja ilmalaivojen yksinlentoa ja 14 vuotta ennen purjelentokoneiden ja ilmapallojen yksinlentoa sekä hänellä olisi lääketieteellinen kelpoisuustodistus.

55 §. Ilma-aluksen ja kauko-ohjauspaikan miehistö. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 60 §:ää, mutta pykälää esitettäisiin muutettavaksi niin, että se sisältäisi ilma-aluksen miehistöä koskevien vaatimusten lisäksi kauko-ohjauspaikan miehistöä koskevat vaatimukset.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ilma-aluksen tai sen kauko-ohjauspaikan tulee olla turvallisesti miehitetty silloin, kun ilma-alusta käytetään ilmailuun, ja että turvallisesta miehityksestä vastaisi ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä. Turvallisella miehityksellä tarkoitetaan tiettyä lentotehtävää varten määrättyä miehistöä (ohjaamo- ja

matkustamomiehistö tai sen kauko-ohjauspaikan miehistö), jolla on kyseistä lentoa varten tarvittava koulutus ja kokemus sekä vaadittavat lupakirjat ja muu kelpoisuus. Turvallisella miehityksellä tarkoitetaan lisäksi sitä, että lentoa tai ilma-aluksen kauko-ohjausta varten ilma-aluksessa on oltava vaadittava vähimmäismiehistö ja että miehistön määräämisessä on noudatettava muun muassa turvallisuuden vuoksi määrättyjä työaikaa koskevia rajoituksia.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, lentoturvallisuuden edellyttämät Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin perustuvat tarkemmat määräykset lentotehtävän edellyttämästä ilma-aluksen päälliköstä, ohjaamomiehityksestä ja muusta miehityksestä sekä kauko-ohjauspaikan miehityksestä, ohjaamomiehistöltä vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista ja hyväksynnöistä sekä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta, miehistöltä vaadittavasta koulutuksesta ja kokemuksesta sekä enimmäistyö- ja enimmäislentoajoista samoin kuin vähimmäislepoajoista. Määräykset suhteutettaisiin kulloinkin kyseessä olevan lentotoiminnan vaativuuteen.

56 §. Päällikön käskyvalta. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 61 §:ää, mutta pykälän 1 momentin muotoilu saatettaisiin vastaamaan muotoilua, jota käytetään niin ICAO:n standardeissa kuin myös EASA-asetuksen nojalla annetuissa komission täytäntöönpanoasetuksissa. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin päällikön käskyvallasta. Päälliköllä on ilma-aluksen ylin käskyvalta. Päällikön käskyvalta ilma-aluksessa alkaa lennon valmistelusta ja päättyy matkustajien ja miehistön poistuttua ilma-aluksesta lennon päätepisteessä. Päällikkö voi tilapäisesti määrätä ilma-aluksen miehistön jäsenen suorittamaan muuta tehtävää kuin mihin hänet on otettu. Päällikön on määräyksiä antaessaan kuitenkin otettava huomioon tehtäviin liittyvät kelpoisuusvaatimukset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että järjestyksen, turvallisuuden tai muun välttämättömän syyn vaatiessa päälliköllä olisi oikeus olla ottamatta ilma-alukseen ja pakotta-

vista syistä poistaa siitä ennen lähtöä tai, jos ilma-alus on lennolla, ensimmäisessä sopivassa laskupaikassa miehistön jäsen, matkustaja tai tavara. Tässä tarkoitettuna tilanteen aiheuttajana on yleensä uhkaavasti käyttäytyvä matkustaja tai juopunut, joka ei hallitse itseään. Pakottava syy toimenpiteeseen olisi esimerkiksi turvallisuuden ylläpitäminen. Samoin esimerkiksi pakottava vaara ihmishengelle tai terveydelle saattaa edellyttää vaaralliseksi osoittautuneen tavaran jättämistä välilaskupaikkaan tai vakavasti sairastuneen matkustajan toimittamista sairaalahoitoon välilaskupaikassa jopa vastoin matkustajan tai hänen kanssamatkustajiensa tahtoa.

57 §. Lennon valmistelu ja suorittaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 62 §:ää, mutta pykälän 3 momenttiin tehtäisiin kauko-ohjattavan ilma-aluksen ohjauspaikan miehistöä ja tähyistäjää koskeva lisäys. Myös pykälän 4 momenttiin tehtäisiin lisäys vedessä toimivan ilma-aluksen turvallista käyttöä koskevasta määräysten antamisvaltuudesta ja pykälän viittauksia kansainvälisiin normeihin tarkistettaisiin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ilma-aluksen, liitimen ja muun ilmailuun tarkoitettua laitteen päällikön olisi ennen lennon aloittamista varmistauduttava siitä, että ilma-alus tai laite on lentokelpoinen ja että lento on muutoinkin valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti. Osa lennonvalmistelua koskevista yksityiskohtaisemmista ohjeista on annettu ilmailumääräyksinä julkaisuissa lentosäännöissä, mutta lennonvalmisteluun kuuluu paljon muitakin toimenpiteitä, kuten ilma-aluksen kuormaus, tankkaus ja jäänpoisto.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ilma-aluksen ja laitteen päällikön velvollisuudesta huolehtia siitä, että lento suoritetaan turvallisesti. Samoin päällikkö vastaisi siitä, että lennolla noudatetaan säännöksiä, määräyksiä ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvan ehtoja sekä ilmailuviranomaisen hyväksymää lentokäsikirjaa. Momentin mukainen säännös ulotettaisiin koskemaan myös kauko-ohjattavan ilma-aluksen miehistöä ja tähyistäjää. Käytännössä lupien ehtojen noudattamisvelvollisuus tarkoittaa sitä, että päällikkö on velvollinen noudattamaan esimerkiksi luvan ehtona voimassa olevaa lentoliikenteen harjoittajan toimintakäsikirjaa.

Vaativuus lennon turvallisesta suorittamisesta edellyttää muun muassa, että päällikkö ottaa ammattitaitoisesti huomioon ilma-aluksen valmistajan antamat konetyyppikohtaiset käyttöohjeet ja -rajoitukset.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että miehistön jäsenen, mukaan lukien kauko-ohjattavan ilma-aluksen ohjauspaikan miehistön ja tähyistäjän on suoritettava lentokäsikirjassa ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvan ehtojen kautta sille määrätty tehtävät, jollei ilma-aluksen päällikkö toisin määrää. Päälliköllä on ylin vastuu lennon turvallisuudesta, ja päälliköllä on oltava mahdollisuus määrätä lennon turvallisuuden niin vaatiessa miehistö tai sen jäsen toimimaan toisin kuin käsikirjassa määrätään. Vastaava vastuu on kauko-ohjattavan ilma-aluksen ohjauspaikan miehistön päälliköllä. Samoin kuin edellä 2 momentissa lupien ehtojen noudattamisvelvollisuus tarkoittaa sitä, että miehistö on velvollinen noudattamaan esimerkiksi luvan ehtona voimassa olevaa lentoliikenteen harjoittajan toimintakäsikirjaa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta antaa kansainvälisiin turvallisuusvaatimuksiin sekä EASA-asetuksen tai sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksiin perustuvia tai lentoturvallisuuden edellyttämiä tarkempia määräyksiä. Tällaiset määräykset voisivat koskea esimerkiksi lennon valmistelua, lennon suorittamista ja toimintaa lennon aikana, kyseiselle lennolle vaadittavaa erikoisvarustusta, välittömiä lennon jälkeisiä toimia, laskuvarjohyppytoimintaa, taitolentotoimintaa, lentohinausta ja aineiden levittämistä tai esineiden pudottamisesta. Voimassa olevan ilmailulain vastaavaan säännökseen verrattuna tähän sisällytettäisiin uutena 9 kohtana valtuutus antaa tarkempia määräyksiä myös vedessä toimivan ilma-aluksen turvallisesta käytöstä. Erityisesti poliisi ja Rajavartiolaitos ovat ottaneet esille, että vesilentokoneiden nousu ja lasku on tapahduttava turvallisesti niin, että siitä ei aiheudu muille vesillä tai vesistön rannoilla liikkuvien turvallisuudelle haittaa.

58 §. Ilma-aluksesta, matkustajista ja tavaraa huolehtiminen. Pykälä vastaisi voimas-

sa olevan ilmailulain 63 §:ää. Pykälässä säädetäisiin päällikön ja miehistön velvollisuudesta huolehtia ilma-aluksesta sekä matkustajista ja tavarasta, joita ilma-aluksessa kuljetaan. Ilma-aluksen joutuessa hätään päällikön ja miehistön olisi käytettävissä olevin keinoin suojeltava ilma-alusta ja siinä olevia henkilöitä ja tavaroita.

59 §. *Matkustajan velvollisuudet lennolla.* Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 64 §:ää. Pykälässä säädetäisiin, että matkustaja ei saa toiminnallaan vaarantaa lennon, mukaan lukien miehistön ja matkustajien, turvallisuutta. Lisäksi matkustajan olisi sekä oman että muiden ilma-aluksessa olevien turvallisuuden vuoksi ja järjestyksen säilyttämiseksi ilma-aluksessa noudatettava miehistön antamia käskyjä.

60 §. *Järjestys ja pakkokeinot.* Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 65 §:ää. Pykälän *1 momentissa* säädetäisiin päällikön oikeudesta käyttää kiinniottoa, henkilön tai tavarankarkaus tai tavarankarkaus haltuun ottamista järjestyksen palauttamiseksi tai turvallisuutta uhkaavan vaaran torjumiseksi tarpeellisia keinoja, joita voidaan pitää kokonaisuutena arvioiden puolustettavina, kun otetaan huomioon vaaran suuruus ja tilanne muutenkin. Pakkokeinoja saataisiin käyttää, jos ilma-alus on vaarassa tai jos matkustajien tai miehistön turvallisuus sitä muutoin vaatii. Päällikön oikeus pakkokeinojen käyttöön perustuu muun muassa rikoksista ja eräistä muista teoista ilma-aluksissa koskevaan Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen (SopS 22/1971). Jokainen miehistön jäsen on velvollinen ilman eri käskyä antamaan päällikölle tarvittavaa apua. Momentissa säädetäisiin lisäksi, että päällikön tai miehistön jäsenen kehotuksesta myös matkustajalla olisi oikeus, vaikkakaan ei velvollisuutta, antaa sellaista apua. Matkustaja toimisi tällöin päällikön ja miehistön jäsenten apuna heiltä saamiensa ohjeiden mukaisesti.

Pykälän *2 momentissa* säädetäisiin, että miehistön jäsenellä ja matkustajalla olisi oikeus ryhtyä *1 momentissa* tarkoitettuihin estäviin toimenpiteisiin ilman päällikön kehoitusta, kun on ilmeistä, että toimenpide on välttämätön ilma-aluksen taikka siinä olevien henkilöiden tai tavaroiden suojelemiseksi.

Ilmeisyydellä tarkoitetaan sitä, että edeltävien tapahtumien perusteella miehistön jäsenellä tai matkustajalla on objektiivisesti arvioiden perusteltu syy olettaa tilanteen kehittävän vaaralliseksi, jos siihen ei puututa ajoissa. Säännös on tarpeen, jotta sekä miehistön jäsenellä että matkustajalla olisi mahdollisuus välittömästi puuttua lentohäiriköintiin ja muihin uhkaaviin häiriötilanteisiin odottamatta päällikön määräystä. Ilma-aluksen päällikkö joutuu pitkälti keskittymään ilma-aluksen ohjaamiseen eikä hänen voi aina olettaa ehtivän arvioimaan matkustamon puolella kehittymässä olevaa tilannetta. Sen vuoksi miehistön ja matkustajien oikeus puuttua tilanteeseen antaa paremman mahdollisuuden estää tilanteen kehittymistä ilma-alukselle ja matkustajille vaaralliseksi.

Pykälän *3 momentin* mukaan *1 momentissa* tarkoitettuja pakkokeinoja saadaan käyttää enintään siihen asti, kunnes asia voidaan siirtää toimivaltaiselle viranomaiselle. Esimerkiksi oikeus kiinniottoon päättyisi, kun paikalle on saapunut poliisimies tai muu virkamies, jonka tehtäviin asian jatkoselvittely kuuluu. Toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan tässä tilanteesta riippuen sekä suomalaisia että ulkomaisia viranomaisia.

Pykälän *4 momentissa* on informatiivinen viittaus rikoslain voimakeinojen käytön liioittelua koskeviin säännöksiin, joita sovelletaan tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden jälkiarviointiin.

Koska pykälän mukainen sääntely oikeutaisi ilma-aluksen päällikön käyttämään pakkokeinoja vaaratilanteessa matkustajien ja miehistön turvallisuuden takaamiseksi, pakkokeinojen käyttöön liittyy julkisen vallan käyttöä (PeVL 48/2005 vp). Näin ollen pykälän mukainen tehtävä olisi perustuslain 124 §:ssä tarkoitettu julkinen hallintotehtävä. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan (PeVL 48/2005) todennut, ettei ilma-aluksen päällikön pakkokeinoja koskevassa sääntelyssä ole ollut perustuslain 124 §:n näkökulmasta huomauttamista. Kyse on lähinnä tosiasiallisesta hallintotoiminnasta ja operatiivisesta tehtävien hoitamisesta, johon liittyen ei voida vaatia hallinnon yleislakien noudattamista. Asiassa ei tehdä hallintolaissa tarkoitettuja hallintopäätöksiä. Päällikön rikosoi-

keudellisesta virkavastuusta säädettäisiin 174 §:ssä.

61 §. Ilma-aluksen asiakirjat. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 66 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ilma-aluksessa tulee sitä ilmailuun käytettäessä olla mukana voimassa oleva rekisteröimistödistus ja lentokelpoisuustodistus, selvitys ilma-aluksen pakollisesta vakuutusturvasta sekä Liikenteen turvallisuusviraston määräämät, ilma-aluksen tyyppistä ja lennon luonteesta riippuvat muut asiakirjat, jotka ovat tarpeen lennon turvallista toteutusta ja viranomaishallintaa varten. Tällaisia asiakirjoja olisivat esimerkiksi lentokäsikirja, tarkistuslistat, minimivarusteluettelo, punnitustodistus, liikennelupa ja lentotoimintalupa, toimintakäsikirja, matkapäiväkirja, ilma-aluksen radioaseman lupa, selvitys ilma-aluksen vakuutusturvasta, melutodistus, matkustajaluettelo sekä selvitys rahdista ja mahdollisista vaarallisista aineista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin 1 momenttia vastaavalla tavalla asiakirjoista, joita on Suomen alueella pidettävä mukana ulkomaisessa ilma-aluksessa tai ilma-aluksessa, jota ei ole rekisteröity.

Voimassa olevaan ilmailulakiin verrattuna pykälään esitettäisiin uutta 3 momenttia, jonka nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa tarkemmat määräykset miehittämättömältä ilma-alukselta edellytettävistä asiakirjoista ottaen huomioon kansainvälisen ja unionilainsäädännön kehityksen. Miehittämättömältä ilma-alukselta edellytettävistä asiakirjoista olisi säilytettävä kauko-ohjauspaikassa, jollei Liikenteen turvallisuusvirasto toisin määrää.

6 luku. **Kaupallinen ilmakuljetus ja lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa**

Luvussa säädettäisiin kaupallisesta ilmakuljetuksesta. Säännökset täydentäisivät unionilainsäädäntöä, jota on annettu lentoliikenteen erityisesti lentoliikenneasetuksella ja ulkosuhdeasetuksella. Unionilainsäädännön lähtökohtana on, ettei liikenneluvan ja lentotoimintaluvan myöntämiseen sovelleta tarkoituksenmukaisuusharkintaa. Luvat myönnettäisiin jokaiselle, joka täyttää luvan saa-

misen edellytykset. Luvun mukaiset luvat myöntäisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

62 §. Määritelmät. Pykälän 1 ja 2 kohdassa määriteltäisiin *EU:n lentoliikenneasetus ja ulkosuhdeasetus*.

Pykälän 3 kohdassa määriteltäisiin *kaupallinen ilmakuljetus (Commercial Air Transport)*. Kaupallisella ilmakuljetuksella tarkoitettaisiin ilma-aluksen käyttämistä matkustajien, mukaan lukien yleisölennot, rahdin tai postin kuljetukseen maksua tai muuta korvausta vastaan.

Pykälän 4 ja 5 kohdassa määriteltäisiin *lentotyö ja lentotyölupa*. Lentotyöllä (*Aerial Work*) tarkoitettaisiin ilma-aluksen käyttämistä erikoistehtäviin, kuten maa- ja metsätalouteen liittyviin lentoihin, rakennustoimintaan liittyviin lentoihin, ilmakeuhkulentoihin ja kartoituslentoihin, tutkimuslentoihin, lennonvarmistuslaitteiden lentomittauksiin, voimajohtojen tarkastuslentoihin ja raivauslentoihin, ilma-alusten tai muiden esineiden hinauslentoihin, laskuvarjohyppylentoihin tai osallistumiseen pelastuspalveluun, ilma-aluksesta tapahtuvaan liikennehallintaan, metsäpalovartiointiin, metsäpalojen sammuttamiseen tai muuhun vastaavaan. Lentotyöluvalla taas tarkoitettaisiin lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi harjoittaa lentotyötä.

Pykälän 6–9 kohdassa määriteltäisiin *lentokoulutus-, lentonäytös-, lentokilpailu- ja liikenneluvat*. Lentokoulutusluvalla tarkoitettaisiin lupaa sellaiseen lento- tai teoriakoulutuksen antamiseen, joka liittyy ilma-alusten ohjaamomiehistön lupakirjojen, kelpoisuustodistusten, kelpuutusten tai hyväksyntöjen saamiseen ja voimassa pitämiseen. Lentonäytösluvalla tarkoitettaisiin lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi järjestää lentonäytöksen. Lentokilpailuluvalla tarkoitettaisiin lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi järjestää lentokilpailun. Liikenneluvalla (*Operating Licence*) tarkoitettaisiin lentoliikenneasetuksessa tarkoitettua lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi kuljettaa matkustajia, postia ja rahtia lentoteitse maksua tai muuta korvausta vastaan.

Pykälän 10 ja 11 kohdassa määriteltäisiin *lentonäytös ja taitolento*. Lentonäytöksellä tarkoitettaisiin kokoontumislaissa (530/1999) tarkoitettua yleisötilaisuutta, jossa järjestetään ilmailutoimintaa yleisön nähtäväksi. Taitolennolla tarkoitettaisiin ilma-aluksella

tarkoituksellisesti suoritettavia lentoliikkeitä, joihin liittyy nopeita muutoksia sen lento-asennossa, poikkeuksellisia lentoasentoja tai poikkeuksellisia nopeuden vaihteluja, joita ei tarvita normaalissa lennossa tai muihin lupakirjoihin tai kelpuutuksiin kuin taitolentokelpuutukseen tähtäävässä koulutuksessa.

Pykälän 12 kohdassa määritellyllä *ansiolentotoiminnalla (commercial operation)* tarkoitettaisiin ilma-aluksen mitä tahansa yleisön saatavilla olevaa toimintaa maksusta tai muutoin vastikkeellisesti tai silloin kun toiminta ei ole yleisön saatavilla lentotoiminnan harjoittajan ja asiakkaan välisen sopimuksen nojalla harjoitettua toimintaa, jota asiakas ei valvo.

Pykälän 13 kohdassa määriteltävällä *kauko-ohjatun lentotoiminnan luvalla* tarkoitettaisiin 73 §:ssä tarkoitettua lupaa, jota myritäisiin kauko-ohjauspaikasta ohjatun miehittämättömän ilma-aluksen käyttämiseen.

63 §. Liikennelupa. *Pykälän 1 momentissa* viitattaisiin EU:n lentoliikenneasetukseen. Lentoliikenneasetuksen 4 artiklassa säädetään liikenneluvasta. Suomessa liikenneluvan myöntäisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin säännös, jonka mukaisesti liikenneluvan hakijalta edellytettäisiin lisäksi hyvämaineisuutta. EU:n lentoliikenneasetuksen 7 artikla jättää jäsenvaltion säädettäväksi mahdollisuuden vaatia liikenneluvan haltijalta hyvämaineisuutta. Hakija ei täyttäisi hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamisesta, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan lentoliikennettä. Vastaava ehto sisältyy muun muassa rautatielain (304/2011) 12 §:ssä säädettyihin toimiluvan myöntämisen edellytyksiin. Hyvämaineisuus todistettaisiin Oikeusrekisterikeskuksen antamalla lausunnolla siitä, että toimiluvan hakijaa ei ole tuomittu rikoksista ja hän on hoitanut vastuunsa ja velvoitteensa, eikä hakija ole ajautunut konkurssiin.

Pykälän 2 momentin mukaan lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alukset olisi rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin esityksen 2 luvun säännösten mukaisesti. Rekisteröinnistä säädetään lentoliikenneasetuksen 12 artiklassa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi yksittäisen ilma-aluksen osalta sallia lentoliikenteen harjoittajan käyttämän ilma-aluksen rekisteröinnin toisessa jäsenvaltiossa, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voitaisiin asianmukaisesti hoitaa.

64 §. Lentoliikenne Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- ja päätepiste on Suomessa. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 71 §:ää. Pykälässä säädettäisiin lentoliikenteen harjoittamisesta Suomessa ja muilla sellaisilla Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa. Lentoliikenteen harjoittamisella tarkoitetaan tässä matkustajien, postin ja rahdin kuljetusta. Pykälä täydentää tarvittavilta osin EU:n lentoliikenneasetusta. Pykälässä säädettäisiin, että lentoliikenteen harjoittaminen Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa, edellyttää jäsenvaltiossa myönnettyä liikennelupaa. Lisäksi säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa tai Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen perusteella myöntää tällaisen liikenteen harjoittamiseen luvan myös muulle kuin Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa myönnetyn liikenneluvan haltijalle. Käytännössä tämä koskisi kolmansien maiden lentoyhtiöille lentoliikennesopimuksissa myönnettyjä niin kutsuttuja viidennen vapauden oikeuksia. Tällainen kolmannen maan lentoyhtiö voisi lentää yhteisön sisällä jatkolenon. Kansainvälisen käytännön mukaan tämä edellyttää ilmailuviranomaisen hyväksyntää. Pykälässä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle toimivalta tällaisen luvan myöntämiseen.

65 §. Julkinen palveluvelvoite. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 72 §:ää. Pykälää kuitenkin muutettaisiin voimassa olevan ilmailulain säännökseen verrattuna niin, että liikenne- ja viestintäministeriön sijasta Liikennevirasto olisi jatkossa lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitettu viranomainen, joka vastaisi julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta. Liikennevirasto

myös vastaisi tarjouskilpailun järjestämisestä sellaiselle reitille, jolle julkinen palveluvalvoite on asetettu ja jolle tarjouskilpailun perusteella valittaisiin lentoyhtiö harjoittamaan liikennettä yksinoikeudella.

66 §. Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 73 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi reittikohtaisen liikennöintiluvan säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiseen Suomen ja kolmannen maan välillä. Käytännössä liikennöintilupa annettaisiin määräajaksi tai toistaiseksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin liikennöintiluvan myöntämisen edellytyksistä. Liikennöintilupa myönnettäisiin ensinnäkin Suomeen sijoittautuneille liikenneluvan haltijoille. Käytännössä EU-lentoyhtiön on katsottu sijoittautuneen Suomeen silloin, kun se harjoittaa liikennettä Suomessa, Suomesta tai Suomeen. Toiseksi liikennöintiluvan myönnettäisiin kolmannen maan lentoyhtiölle Suomen ja kyseisen kolmannen maan välisen lentoliikennesopimuksen nojalla, mikä tarkoittaisi, että mainitun kolmannen maan ilmailuviranomainen nimeää lentoyhtiön ja myöntää sille liikennöintiluvan. Kolmanneksi liikennöintilupa myönnettäisiin hakijalle, jolla on EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lentotoimintalupaa vastaava mainitun kolmannen maan viranomaisen myöntämä lupa, joka vastaa Euroopan unionin lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaisi 1 momentissa tarkoitettua liikenteen kuljetusmaksut, paikkatarjonnan, aikataulut ja muut lentoliikenteeseen liittyvät ehdot.

Suomen ja Schengen-alueen ulkopuolisen maan välisessä lentoliikenteessä edellytetään lisäksi Schengenin rajasäännöstön VI liitteen 2 kohdan mukaista perusteellista tulotarkastusta kolmannen maan kansalaisille. Lisäksi rajatarkastuksissa noudatetaan luonnollisesti myös sitä, mitä Rajavartiolaitoksesta annetun lain (651/2005) 13 §:ssä sekä rajanylityspaikoista sekä rajatarkastustehtävistä annetun valtioneuvoston asetuksen 4 §:ssä säädetään.

67 §. Lentoliikenne käyttörajoituksia sisältävällä reitillä. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 74 §:ää. Pykälän 1 momentis-

sa säädettäisiin liikennöintilupien myöntämisestä reiteille, joihin kohdistuu lentoliikennesopimuksiin perustuvia käyttörajoituksia. Ulkosuhdeasetuksen 5 artiklan mukaan tilanteissa, joissa lentoliikennesopimuksessa on liikenneoikeuksien käyttöä koskevia rajoituksia, jäsenvaltion on varmistettava, että liikenneoikeudet jaetaan niihin oikeutettujen unionin lentoliikenteen harjoittajien kesken syrjimättömän ja avoimen menettelyn perusteella. Lentoliikennesopimuksessa rajoitetaan esimerkiksi sovitulla reiteillä liikennöivien lentoyhtiöiden määrää, viikkovuoroja tai kapasiteettia. Liikenteen turvallisuusvirasto päättäisi, mikä tai mitkä liikennöintiluvan hakijoista liikennettä saa harjoittaa. Liikennöintilupapäätöksen olisi perustuttava kokonaistarkasteluun, jossa otetaan huomioon matkustaja- ja rahtiliikenteen tarpeet, kilpailun edistäminen sekä Euroopan unionin lentoliikenteen tasapainoinen kehitys.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa tarkemmat määräykset liikennöintilupien myöntämismenettelystä.

68 §. Ei-säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 75 §:ää. Ei-säännöllinen lentoliikenne on ilmailussa vakiintunut käsite (*non-scheduled air services*), jolla on ilmailussa oma erityismerkitys ja jota on ilmailulaissa käytetty jo vuodesta 1995 alkaen. Ei-säännöllisellä lentoliikenteellä tarkoitetaan muuta kuin säännöllistä lentoliikennettä eli lähinnä tilaus- ja taksilentoliikennettä. Tilauslentojen sääntely perustuu Chicagon yleissopimuksen 5 artiklan 2 kohtaan. Tarkemmat säännökset sisältyvät Chicagon yleissopimuksen 9 liitteeseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto toimisi pykälän 1 momentin mukaan viranomaisena, joka myöntäisi luvat. Lupia myönnettäisiin yksittäiselle lennolle tai useamman lennon käsitteille lentosarjalle. Luvan saadakseen lentoliikenteen harjoittajan tulee osoittaa, että sen lentotoimintalupa ja liikennelupa tai näitä vastaavat luvat mahdollistavat kyseisen liikenteen harjoittamisen. Lisäksi sillä tulee olla käytettävissään lentojen asianmukaisen suorittamiseen soveltuva kalusto.

Pykälän 2 momentin mukaan lupa voitaisiin jättää myöntämättä, jos on syytä epäillä hakijan kykyä harjoittaa liikennettä ammattitaitoisesti ja turvallisesti. Lupaa ei myönnettäisi myöskään, jos hakijalla ei ole riittävää vastuuvakuutusta ilmailussa aiheutuvien vahinkojen varalta. Luvan epäämisen perusteena voi olla myös epäily siitä, että hakija pyrkii kiertämään säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle 65 ja 66 §:ssä asetettuja vaatimuksia. Myös vastavuoroisuus voi olla luvan epäämisen perusteena eli lupaa ei myönnettäisi, jos luvan hakijan kotivaltio ei myöntäisi vastaavaa lupaa suomalaiselle lentoliikenteen harjoittajalle.

Pykälän 3 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa määräyksiä luvan hakemisesta ja niistä asiakirjoista, joilla hakija osoittaisi luvan edellytysten täyttyvän. Luvan myöntämisedellytysten arvioimiseksi ja luvan yksilöimiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto tarvitsee muun muassa lentoyhtiön nimi- ja osoitetiedot, lennon tunnus, ilma-aluksen tyyppi ja rekisteritunnus, lennon tarkoitus, kuten tilauslento, taksilento tai humanitaarinen lento, tilauslennon osalta tilaaja ja hänen yhteystietonsa, matkustajien lukumäärä sekä rahdin laatu ja määrä, ilma-aluksen reitti ja aikataulu sekä lentoasemat, joilla ilma-alus ottaa tai jättää matkustajia tai rahtia. Edelleen momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto määräyksellään rajoittamaan muiden kuin valmismatkan osana myytävien lentokuljetusten osuutta lentokohtaisesta kokonaispaikkatarjonnasta (niin kutsutut ”Seat Only”-lennot). Ei-säännölliset lennot on pääasiallisesti tarkoitettu pakettimatkojen käyttöön. Matkustajapaikat lennoille olisi myytävä osana matkapakettia, johon kuuluu toisena osana esimerkiksi hotellimajoitus. Tällaiset kansainvälisen käytännön mukaiset rajoitukset voivat olla tarpeellisia, jotta ei-säännöllinen lentoliikenne voidaan riittävän selvästi erottaa säännöllisestä lentoliikenteestä.

Pykälän 4 momentissa edellytettäisiin, että 3 momentissa tarkoitetuissa määräyksissä on otettava soveltuvin osin huomioon Euroopan unionin tilauslentoliikenteen harjoittamista koskevan lainsäädännön lisäksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut standardit ja

suositukset, Eurocontrolin päätökset, ECAC:n suositukset ja kansainvälinen käytäntö siltä osin kuin sitä yleisesti sovelletaan jäsenvaltioissa.

Pykälän 5 momentin mukaan toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai muussa Euroopan talousalueen valtiossa lentoliikenteen harjoittajalle myönnetty liikennelupa oikeuttaa harjoittamaan ei-säännöllistä lentoliikennettä myös Suomen ja kolmannen maan välillä.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kuitenkin kieltää 5 momentissa tarkoitettun epäsäännöllisen lentoliikenteen harjoittamisen, jos siitä aiheutuu liikennöintiluvassa tarkoitettulle toiminnalle suurempaa taloudellista haittaa tai liikenteellä kierretään 66 §:ssä tarkoitettua säännöllisen lentoliikenteen harjoittamisen edellytyksiä.

Vastaavalla tavalla kuin edellä on todettu 66 §:n perusteissa, myös ei-säännöllisessä lentoliikenteessä Schengen-alueen ja Suomen välillä edellytetään Schengenin rajasäännösten VI liitteen 2 kohdan mukaista perusteellista tulotarkastusta kolmannen maan kansalaisille sekä noudatetaan muita rajavartiointista annetun kansallisen lainsäädännön vaatimuksia.

69 §. Lentoliikenne Suomen alueen yli. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 76 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan säännöllistä ja ei-säännöllistä lentoliikennettä saisi harjoittaa Suomen alueen yli ilman erillistä lupaa, jos näin on sovittu Suomen ja lentoliikenteen harjoittajan kotivaltion välillä kahdenvälisen tai monenvälisen sopimuksen perusteella.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi muissa kuin 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa luvan lentoliikenteen harjoittamiseen Suomen alueen yli. Lupa myönnettäisiin joko säännölliselle lentoliikenteelle, yksittäiselle lennolle tai useamman lennon käsittävälle lentosarjalle. Lupa myönnettäisiin, jos lentoliikenteen harjoittaja osoittaisi, että sen lento-toimintalupa ja liikennelupa tai näitä vastaavat luvat mahdollistavat kyseisen liikenteen harjoittamisen ja että sillä on käytettävissään lentojen asianmukaiseen suorittamiseen soveltuva kalusto.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä ehdoista, joiden mukaisesti lupa voitaisiin jättää myöntämättä. Lupa voitaisiin jättää myöntämättä, jos on syytä epäillä, että hakija ei kykenisi harjoittamaan lentoliikennettä ammattimaisesti ja turvallisesti, hakijalla ei olisi riittävää vastuuvakuutusta ilmailussa aiheutuvien vahinkojen varalta tai hakijan kotivaltio ei vastavuoroisesti myöntäisi lupaa suomalaiselle lentoliikenteen harjoittajalle.

70 §. Lentotyölupa. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 77 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että lentotyön suorittaminen edellyttää Liikenteen turvallisuusviraston myöntämää lentotyölupaa. Lupa tarvittaisiin, vaikka toimintaa ei harjoitettaisi kaupallisesti. Momentin mukaan perusedellytyksenä lentotyöluvan saamiselle olisi, että hakijalla on käytettävissään lentotyön turvalliseen suorittamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto. Lentotyö on lentotoimintaa, johon usein liittyy poikkeaminen lentosäännöistä. Toimintaan saattaa liittyä erityiskoulutusta vaativaa toimintaa, lentotoimintaa poikkeuksellisen pienellä lentokorkeudella tai tarve käyttää ilma-alukseen asennettuja erityislaitteita, jotka voivat vaikuttaa ilma-aluksen lento-ominaisuuksiin. Näistä syistä toimintaan saattaa liittyä lisääntynyt turvallisuusriski, minkä vuoksi on aiheellista edellyttää toiminnalta luvanvaraisuutta. Toiminnan luvanvaraisuus mahdollistaa sen asianmukaisen valvonnan. Kattavan luettelon laatiminen lentotyön eri alalajeista ei ole mahdollista, koska uusia toimintamuotoja kehitetään jatkuvasti lisää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, ettei lentotyölupaa vaadittaisi momentissa lueteltuihin lentotyömuotoihin. Voimassa olevaan ilmailulakiin verrattuna listaan on lisätty valtion- ja sotilasilmailu. Valtion ja sotilasilmailuun ei myöskään voimassa olevien ilmailumääräysten (OPS M1-23) nojalla edellytetä lentotyölupaa, mutta tämä esitetään nyt nostettavaksi lain tasolle.

Pykälän 3 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuutus sallia, että jotain muutakin lentotyötoimintaa kuin tässä momentissa mainittua saadaan harjoittaa ilman lentotyölupaa. Tietyn lentotyömuodon vapauttaminen lupavaatimuksesta

edellyttäisi tällöin lisäksi, ettei toiminta poikkea normaalista yksityisentotoiminnasta siinä määrin, että luvan kautta tapahtuvaan valvontaan olisi turvallisuuden varmistamiseksi tarvetta.

Pykälän 4 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus asettaa lentotyöluvan myöntämisen sellaiset tarkemmat edellytykset, joita turvallisen lentotyötoiminnan varmistaminen edellyttää. Määräykset voisivat koskea tehtävän edellyttämää luvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa, käytettävää kalustoa sekä toimintakäsikirjoja ja menetelmiä. Vastaavat EU-lainsäädännön vaatimukset löytyvät EASA-asetuksesta ja sen nojalla myöhemmin annettavasta komission täytäntöönpanoasetuksesta. Komission on tarkoitus antaa lentotyötä koskeva Euroopan komission täytäntöönpanoasetus kesällä 2014. Toimintakäsikirjavaatimuksesta on säädetty EASA-asetuksen liitteessä IV. Toimintakäsikirjan perusvaatimukset kuvataan siten, että toimintakäsikirjassa on oltava tarvittavat ohjeet, tiedot ja menetelmät kaikkia käytettäviä ilma-aluksia varten ja henkilöstön tehtävien suorittamista varten.

Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin lisäksi valtuus määrätä lentotyöluvan haltijan taloudellisista edellytyksistä, jotta toiminnan turvallisuuden varmistamiseen olisi riittävästi keinoja. Tältäkin osin pykälä vastaa voimassa olevan ilmailulain säännöistä. Perinteisesti ilmailuviranomaiselle on haluttu turvata oikeus lentotyön harjoittajan talouden seurantaan, sillä taloudelliset vaikeudet on nähty merkittäväksi lentoturvallisuusriskiksi, esimerkiksi huoltokustannuksista voidaan tinkiä taloudellisista syistä. Voimassa olevan lentotyötä koskevan ilmailumääräyksen mukaan lentotoiminnan harjoittajalla on oltava riittävät taloudelliset edellytykset turvallisen lentotoiminnan järjestämiseen. Taloudelliset edellytykset katsotaan riittämättömiksi, kun lentotoiminnan harjoittaja on asetettu konkurssiin tai selvitystilaan tai sillä on merkittäviä maksuhäiriöitä. Tämän suuremmalla tarkkuudella taloudellisista edellytyksistä ei ole pidetty tarpeellisena määrätä.

Pykälän 5 momentissa säädetään, että Liikenteen turvallisuusviraston on myönnettävä

lentotyölupa, jos hakija täyttää pykälässä säädetyt edellytykset. Lentotyölupa myönnettäisiin määräajaksi.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin, että alle 150 kilogramman miehittämättömiä ilma-aluksia lukuun ottamatta lentotyössä käytettävät ilma-alukset olisi rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myöntää lentotyöluvan toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidylle ilma-alukselle, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa. Jos lentotyöhön ei olisi käytettävissä sopivaa jäsenvaltiossa rekisteröityä ilma-alusta ja jos lentoturvallisuus ei vaarantuisi, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hyväksyä käytettäväksi kolmannen maan ilma-alusrekisteriin merkityn ilma-aluksen. Säädos sisältyy myös voimassa olevaan lakiin. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä siitä, millä edellytyksillä tällainen ilma-alus voitaisiin hyväksyä lentotyötehtäviin. Jatkossa on mahdollista, että myös näiden kevyempien miehittämättömien ilma-alusten rekisteröintiä koskeva vaatimus on tulossa EU:n yhteisiin lentosääntöihin. Tässä vaiheessa tarkoituksena on, että näiden kevyempien ilma-alusten rekisteröinnille ei aseteta velvoitetta, mutta omistajan hakemuksesta ne voitaisiin kuitenkin rekisteröidä ilma-alusrekisteriin. Halu rekisteröidä miehittämätön ilma-alus voi perustua esim. toimeksiantajan kotivaltiossa sovellettaviin käytäntöihin tai sääntöihin taikka vakuutusyhtiön vaatimukseen.

71 §. Lentokoulutuslupa. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että lentokoulutuksen antamiseen vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston lupa. Luvanvaraista olisi lupakirjan, kelpoisuuden, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseen tai voimassa pitämiseen tähtäävä koulutus. Lupa vaadittaisiin sekä ilma-aluksessa annettavaan käytännön harjoitteluun että teoriakoulutukseen. Luvanvaraista olisi lupakirjan, kelpoisuuden, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseen tai voimassa pitämiseen tähtäävä koulutus. JAR-FCL vaatimukset edellyttävät lentokoulutus-toiminnan harjoittajalta koulutusorganisaation hyväksyntää (*Flight Training Organisation Approval*) ja tyyppikoulutusorganisaation hyväksyntää (*Type Rating Training Organisation Approval*) tai yksityislentäjäkou-

lutuksen osalta koulutusorganisaation rekisteröintiä. Tällaiset hyväksynnät ja rekisteröinnit on eräissä tapauksissa myös velvollisuus peruuttaa. Toiminnan luvanvaraisuus mahdollistaa sen asianmukaisen valvonnan. Momentin mukaan lentokoulutusluvan saamisen perusedellytyksenä olisi, että hakijalla on käytettävissään lentokoulutuksen turvalliseen ja asianmukaiseen antamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto, tilat ja opetusvälineet.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa lentokoulutusluvan myöntämiselle sellaiset tarkemmat edellytykset, joita turvallisen lentokoulutuksen varmistaminen edellyttää. Määräykset voisivat koskea tehtävän edellyttämää luvanhaltijan organisaation ja henkilöstön mitoittamista ja ammattitaitoa, kalustoa, opetustiloja ja muita opetusvälineitä sekä toimintakäsikirjoja, toimintamenetelmiä ja koulutusohjelmia.

Lentokoulutuslupa on myönnettävä sellaiselle hakijalle, joka täyttää vaatimukset. Tästä säädettäisiin 3 momentissa. Lentokoulutuslupa myönnettäisiin määräajaksi.

Pykälän 4 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin lentokoulutusta saa antaa ilman lentokoulutuslupaa. Tietyn lentokoulutusmuodon vapauttaminen lupavaatimuksesta edellyttäisi, että luvan hankkimiseen ei olisi turvallisuuden varmistamiseksi tarvetta. Tällaista toimintaa voisi olla esimerkiksi kertauskoulutus, yksinkertaisempien ilma-alusten tyyppikoulutus ja koulutus, joka ei tähtää lupakirjaan, esimerkiksi taitolentokoulutus.

Pykälään tulisi voimassa olevan ilmailulain 78 §:ään verrattuna uusi 5 momentti, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset matkustamomiehien koulutusorganisaation hyväksymisestä ottaen huomioon niin kutsutun lentomiehistöasetuksen 1178/2011 säännökset sekä Euroopassa vallitsevat käytännöt. Lentomiehistöasetus 1178/2011, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 290/2012, edellyttää matkustamomiehien peruskoulutusta tarjoavalta koulutusorganisaatiolta viranomaisen hyväksyntää. EU-

lainsäädäntöön ei ole vielä laadittu tarkempia hyväksyntää koskevia kriteereitä. Keskusteluissa EU:ssa on jäsenvaltioita kehoitettu soveltamaan toistaiseksi kansallisia vaatimuksia. Suomessa ei koulutusorganisaatioilta ole toistaiseksi edellytetty hyväksyntää, joten valmiita vaatimuksia tai toimivaltaa hyväksyntää koskevien määräysten antamiselle ei ole toistaiseksi ollut. Tämän momentin mukaista säännöstä olisi tarkoitettu sovellettavaksi vain siihen saakka, kun asiaa koskevat EU-säädökset tulevat voimaan.

72 §. Lentonäytökset ja lentokilpailut. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 79 §:ää lentonäytös- ja lentokilpailuvista. Pykälän otsikko muuttuisi voimassa olevan ilmailulain 79 §:ään verrattuna niin, että se ei sisältäisi lupaa, koska näytös- ja kilpailukohdaisen luvan vaatimuksesta osittain luovuttaisiin. Voimassa olevan ilmailulain 79 § edellyttää aina lupaa näytöksiin ja kilpailuihin. Esityksen *1 momenttiin* mukaan jatkossa lentonäytösten ja kilpailujen järjestämiseen vaadittaisiin Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa vain, kun tilaisuus järjestettäisiin lentoasemalla, ohjelmaan sisältyisi taitolentoa tai mukana olisi ulkomaalaisia osanottajia.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin luvan saamisen edellytyksistä, jotka vastaisivat pitkälle voimassa olevan ilmailulain 79 §:n 1 momentin mukaisia edellytyksiä. Lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan saamisen edellytyksenä olisi, että hakijalla olisi käytettävissään näytöksen tai kilpailun turvalliseen toteutukseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö. Lisäksi edellytyksenä olisi, että luvassa tarkoitettussa tapahtumassa käytettävä kalusto, lentonäytöksen esiintyjät tai kilpailun osanottajat, lento-ohjelmat ja tapahtuman turvallisuusjärjestelyt täyttäisivät säännösten ja määräysten vaatimukset.

Pykälän *3 momentin* nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin antamaan tapahtuman turvallisen järjestämisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voisivat koskea lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammatitaitoa, lentonäytösluvassa ja lentokilpailuluvassa tarkoitettussa tapahtumassa käytettä-

vää kalustoa, lentonäytöksen esiintyjä, esiintyjien lento-ohjelmia ja kilpailun osanottajia sekä lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan haltijan toimintamenetelmiä, tapahtuman turvallisuusjärjestelyjä sekä tapahtuman järjestäjän yhteistoimintaa lennonvarmistuselinien ja muiden viranomaisten kuin ilmailuviranomaisten kanssa.

Pykälän *4 momentin* mukaan lentonäytöslupa ja lentokilpailulupa olisi myönnettävä, jos hakija täyttäisi tässä pykälässä säädetyt ja 3 momentin nojalla määrätyt edellytykset. Lentonäytöslupa ja lentokilpailulupa myönnettäisiin erikseen kutakin tapahtumaa tai tapahtumasarjaa varten.

Pykälän *5 momentin* nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin antamaan tapahtuman turvalliseksi järjestämiseksi tarpeellisia määräyksiä sellaisia lentonäytöksiä tai lentokilpailuja varten, joihin ei jatkossa vaadittaisi erillistä lupaa. Määräykset voisivat koskea tapahtumasta ilmoittamista, tapahtuman järjestäjän vastuuhenkilöitä ja toimintamenetelmiä, tapahtuman turvallisuusjärjestelyjä sekä yhteistoimintaa lennonvarmistuselinien ja muiden viranomaisten kuin ilmailuviranomaisten kanssa.

73 §. Kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa. Kyseinen säännös olisi uusi ilmailulaissa ja liittyisi osana ilmailulain laajempaan miehittämättömiä ilma-aluksia sekä lennokkeja koskevien säännösten uudistamiseen. Kauko-ohjatulla lentotoiminnalla (*remotely piloted aircraft operation*) tarkoitetaan kauko-ohjatun miehittämättömän ilma-aluksen käyttöä. Kauko-ohjattua lentotoimintaa ja sen luvanvaraisuutta koskevia kansainvälisiä tai EU:n vaatimuksia ei vielä ole, mutta kehitystyö on pitkällä. Pykälään esitetyn kaltaisella mahdollistavalla muotoilulla luotaisiin edellytykset siirtyä toiminnassa luvanvaraisuuteen sitä myötä, kun kansainvälinen ja/tai EU:n sisäinen yhteisymmärrys saavutetaan. Lupa myönnettäisiin, jos hakijalla olisi käytettävissään kauko-ohjatun lentotoiminnan turvalliseen suorittamiseen tarvittava henkilöstö, toimintaan soveltuva kalusto sekä toimintaa koskeva ohjeistus.

74 §. Hallinnolliset seuraamukset. Pykälässä viitattaisiin 14 luvussa oleviin säännöksiin organisaatiolle myönnettyyn lupaan puuttumisesta.

7 luku. Lentopaikat ja maallaitteet

Luku vastaisi pääosin voimassa olevan 9 lukua. Luvussa säädettäisiin lentopaikan perustamisen ja käyttöönoton edellyttämistä luvista ja erilaisten lentopaikkojen käyttöoikeudesta. Lukuun sisältyisi myös säännökset lentoliikenteen sujuvuuden edistämisestä sekä lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta. Luvussa säädettäisiin puolustusvoimille eräitä poikkeuksia lupamenettelyistä, jotka rajattaisiin koskemaan vain sotilasilmailua ja yksinomaan puolustusvoimien käyttöön tulevia lentopaikkoja tai kevytlentopaikkoja.

75 §. Määritelmät. Pykälässä säädettäisiin tässä luvussa käytetyistä määritelmistä, jotka perustuvat Euroopan unionilainsäädäntöön.

Pykälän 1 ja 2 kohdassa määriteltäisiin lentoasema ja kevytlentopaikka. Lentoasemalla tarkoitettaisiin lentopaikkaa, jossa lentotiedotuspalvelu, hälytyspalvelu, ilmaliikenteen neuvontapalvelu ja lennonjohtopalvelu on pysyvästi järjestetty. Kevytlentopaikalla tarkoitettaisiin lentopaikkaa, jota käytetään lentotoimintaan purje- ja moottoripurjelentokoneilla, ilmalaivoilla, kuumailmapalloilla ja muilla Liikenteen turvallisuusviraston tarkemmin määrittelemillä kevyillä ilmaaluksilla. Lentopaikkaan kuuluisivat lisäksi 2 vesialueilla liikennealueeseen liittyvät laiturit tai muut rantautumispaikat, pelastustiestö ja ne suoja-, esterajoitus- ja muut alueet, joita lentopaikan ylläpito, käyttäminen ja turvalvonta edellyttävät sekä lentopaikan toiminnan kannalta tarpeelliset rakennukset, rakennelmat ja laitteet.

Pykälän 3 kohdassa määritellyllä muulla ilmailua palvelevalla alueella tarkoitettaisiin aluetta, jolla on lentopaikan alueesta erillään ilmailua palvelevia rakennuksia, rakennelmia tai laitteita.

Pykälän 4 kohdassa määriteltävällä lentoaseman hyväksyntätodistuksella tarkoitettaisiin lupaa, jolla vahvistetaan, että lentoaseman pitäjällä ja sen henkilöstöllä on ammattitaito, organisaatio ja toimintamenetelmät ilmaliikenteen riittävän turvallisuuden varmistamiseksi ja että lentoasema on määräysten mukainen.

Pykälän 5 kohdassa määriteltävällä lentopaikan pitoluvalla tarkoitettaisiin lupaa, jolla vahvistetaan lentopaikan organisaatio ja toimintaehdot ja että lentopaikka on säännösten ja määräysten mukainen.

Pykälän 6 kohdassa määriteltäisiin liikennealue. Liikennealueella tarkoitettaisiin lentopaikan osaa, joka on tarkoitettu ilma-alusten lentoonlähtöön, laskuun ja rullaukseen ja joka ei ole asematasoa.

Pykälän 7 kohdassa määriteltäisiin asemataso. Asematasolla tarkoitettaisiin lentopaikan osaa, joka on tarkoitettu ilma-alusten matkustajien, postin ja rahdin lastausta tai purkamista sekä ilma-alusten tankkausta, paikoitusta tai huoltoa varten.

76 §. Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 82:ää. Pykälän 1 momentin mukaisesti ilma-alusten lentoonlähtö- ja laskeutumispaikalla saisi käyttää pääsääntöisesti vain lentopaikkoja sekä erityisin ehdoin, joista säädetään 2 momentissa, muuta aluetta. Tämä ei kuitenkaan koskisi hätätilanteita, pakolaskua tai muita niihin rinnastettavia tilanteita, kuten moottorittoman ilma-aluksen laskeutumista muualle kuin lentopaikalle sen vuoksi, että lennon jatkaminen lentopaikalle on tullut mahdottomaksi. Muun kuin lentopaikan käyttö sallittaisiin lisäksi miehittämättömälle ilma-alukselle, sotilashelikopterille, muulle valtion helikopterille sekä etsintä- ja pelastustoimintaan käytettävälle helikopterille pelastus-, virka-apu- ja operatiivisilla lennoilla. Näissä tehtävissä laskeutumispaikka on voitava valita tilanteen vaatimusten mukaan. Aluksella olevan laskeutumisalueen käyttämisestä helikopterin lentoonlähtöön tai laskuun säädettäisiin erikseen merilain (674/1994) nojalla annetulla asetuksella helikopteritoiminnasta aluksella (64/1996) ja helmikuussa 1996 annetulla liikenneministeriön päätöksellä 346/00/96 helikopteritoiminnasta aluksella. Niissä säädetään tarkemmat vaatimukset rajoitetulle laskeutumisalueelle ja täydelliselle laskeutumisalueelle aluksella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskuun saa tilapäisesti käyttää avointa vesialuetta sekä alueen omistajan tai haltijan suostumuksella muuta maa- tai vesialuetta, vaikka aluetta ei

ole sellaiseen tarkoitukseen erityisesti järjestetty. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä, ilma-alusten käyttämän alueen mitoituksesta ja pinnan ominaisuuksista, lentoesterajoituksista ja 4) muista lentoonlähdön ja laskun turvallisuuteen vaikuttavista seikoista.

Pykälän 3 momentin mukaan edellä 2 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvittavan maa- tai vesialueen omistajan tai haltijan luvan edellyttämästä yhteisen maa- tai vesialueen osakaskunnan suostumuksesta säädettäisiin yhteisaluelaisissa (758/1989).

Pykälän 4 momentin mukaan, jos lentoturvallisuus, liikenteen sujuvuus, maanpuolustukselliset syyt, elinkeinon harjoittaminen tai haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisy niin vaativat, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kieltää muun kuin lentopaikan käytön tai rajoittaa 2 momentissa tarkoitettua aluetta ilma-alusten lentoonlähtiin ja laskeihin. Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuultava asianomaista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta sekä tarpeen mukaan muita viranomaisia, jos kiellon tai rajoituksen syy on muu kuin lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus. Lentopaikan osalta arviointi tapahtuisi osana rakentamisluvan myöntämisestä.

Pykälässä ei ole erikseen säädetty rajatarkastuksista ja niihin varatuista tiloista, koska niistä säädetään laissa Rajavartiolaitoksesta ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa rajanylityspaikoista sekä EU:n Schengen – rajasäännöstössä.

77 §. Lentoliikenteen sujuvuuden edistäminen. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 83 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto laatisi ja vahvistaisi lentoliikenteen sujuvuuden edistämistä koskevan kansallisen toimintaohjelman ja edistäisi lentoasemilla säännöllisesti toimivien yritysten ja viranomaisten toiminnan yhteensovittamista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lentoaseman pitäjän on huolehdittava lentoasemalla säännöllisesti toimivien yritysten ja viranomaisten toiminnan yhteensovittamisesta kansallisen toimintaohjelman ja Liikenteen turvallisuusviraston antamien toiminnallisten

ja teknisten määräysten mukaisesti. Kyseinen tehtävä kytkeytyisi tiiviisti lentoaseman pitäjän ydintehtäviin sovittavaan yhteisen eri toimijoiden toimintaa lentoasemalla. Yhteensovittamistyötä lentoaseman pitäjä tekee 1 momentissa tarkoitettua Liikenteen turvallisuusviraston laatiman ja vahvistaman toimintaohjelman ja määräysten puitteissa.

78 §. Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen lentoasemilla. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 84 §:ää. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin EU:n niin sanottuun slot-asetukseen. Euroopan komissio antoi joulukuussa 2011 osana EU:n lentoasemapakettia ehdotuksen slot-asetuksen uudistamisesta. EU:n lentoasemapaketin jouduttua vaikeuksiin erityisesti maahuolintapalveluasetusehdotuksen johdosta, myöskään slot-asetuksen uudistaminen ei ole edennyt EU:n toimielimissä päätökseen. Näin ollen pykälässä edelleen viitattaisiin lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annettuun neuvoston asetukseen (ETY) N:o 95/93 siten kuin sitä on muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 545/2009. Slot-asetuksen soveltamisalan piiriin kuuluu Suomen lentoasemista vain Helsinki-Vantaan lentoasema.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi slot-asetuksessa jäsenvaltiolle säädetyistä tehtävistä. Liikenteen turvallisuusvirasto myös nimeäisi slot-asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua aikatauluneuvojan tai koordinaattorin. Helsinki-Vantaan lentoasemalla toimii slot-asetuksen 4 artiklan mukainen slotkoordinaattori.

Pykälän 3 momentissa säädetään lentoaseman pitäjän velvollisuuksista slot-asetuksen mukaisesti. Nämä liittyvät lentoaseman pitäjän velvollisuuteen suorittaa slot-asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu kapasiteettitutkimus, asettaa slot-asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu koordinoitukomitea ja määrittää slot-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti lähtö- ja saapumisaikojen jakamisessa käytettävät tunnusluvut.

79 §. Rakentamislupa. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 85 §:ää. Pykälän 1 momentin nojalla lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamiseen ja

merkittävään muuttamiseen vaadittaisiin rakentamislupa. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi rakentamisluvan. Valtioneuvosto voisi yksittäistapauksessa pidättää esimerkiksi yhteiskunnallisesti merkittävän rakentamislupaa koskevan asian ratkaistavakseen. Valtioneuvoston pidätysoikeus olisi perusteltua esimerkiksi tapauksissa, joissa lupapäätökseen liittyy merkittäviä pakkolunastuksia ja olisi tarkoituksenmukaista ratkaista kaikki lupa-asiat samanaikaisesti. Pidätysoikeuden avulla voitaisiin myös tarvittaessa ohjata liikennepolitiikkaa lentopaikkojen osalta. Lentoturvallisuuteen tai maisemakuvaan merkittävästi vaikuttavana muutoksena voitaisiin pitää esimerkiksi uuden kiitotien rakentamista, kiitotien pidentämistä tai muun ilmailua palvelevalle alueelle rakennettavan lennonvarmistuslaitteen kuten tutkan tai majakan uusintaa. Kiitotien uudelleen päällystystä tai maaliikennealueiden laajennuksia ei olisi pidettävä tässä momentissa tarkoitettuina muutoksina eikä myöskään useimmissa tapauksissa yhdysteiden tai asematasojen laajennuksia, ei myöskään sellaisen rakennuksen rakentamista, joka ei liity lentoturvallisuuden tai liikenteen sujuvuuden vaatimuksiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tässä luvussa tarkoitettua rakentamislupaa ei kuitenkaan vaadittaisi varalaskupaikoille, helikopteripaikoille eikä lennokkitoiminnan kevytlentopaikoille, joita rakennetaan puolustusvoimien tarpeisiin kriisioloja ja niiden harjoittelua varten, eikä rajavartiolaitoksen käyttöön tarkoitetuille helikopterilaskupaikoille.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muun rakentamista koskevan lainsäädännön noudattamisesta. Lentopaikoilla maa-alueiden lunastustoimenpiteet ovat usein tarpeen, jotta lentopaikan rakentamiselle, muuttamiselle ja ylläpitämiselle asetetut lentoturvallisuusstandardit tulisivat täytetyiksi. Tämän takia momentissa asiallisesti viitattaisiin myös kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annettuun lakiin (603/1977). Siltä osin kuin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa (468/1994) tarkoitettuun ympäristövaikutusten arviointiselostukseen sisältyvät tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadittaisi uu-

destaan. Lupapäätöksestä olisi käytävä ilmi, miten mainitun lain mukainen arviointi on otettu huomioon. Rakennusten rakentamista lentopaikoille koskisi normaali maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukainen lupamenettely.

Pykälän 4 momentin nojalla ei maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:ssä eikä sitä täydentävän maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999) 62 §:ssä tarkoitettua toimenpidelupaa koskevia säännöksiä sovellettaisi lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen eikä lentoturvallisuuden ja lentoliikenteen säännöllisyyden kannalta välttämättömien laitteiden ja rakennelmien kuten ilmailuradiomajakoiden ja tutkalaitteiden eikä niiden suojarakennelmien rakentamiseen. Lennonvarmistuslaitteistojen sijaintipaikka määräytyy usein jonkin teknisen seikan perusteella. Esimerkiksi reittimajakat ja tutkat on teknisistä syistä pakko sijoittaa tiettyihin paikkoihin, jotta niitä koskeva tekninen järjestelmä voisi toimia. Sijoituspaikan valintaan vaikuttavat maanpinnan muoto ja radiotekniset syyt. Lentopaikkojen lähiympäristöä lukuun ottamatta tällaisia laitteita on vain jokunen koko maassa. Nämä ovat tarpeen lentoturvallisuuden ja liikenteen säännöllisyyden takaamiseksi. Liikenteen turvallisuusviraston on lupa-asiassa kuultava kuntaa, muita viranomaisia ja naapureita. Lentopaikan tai muulla ilmailua palvelevalla alueella tehtäville toimenpiteille ei edellytettäisi maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:n mukaisen maisematyölupien hakemista tai lain 129 §:n mukaisen ilmoituksen tekemistä

80 §. Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 86 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lausunnon antamismahdollisuudesta. Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä olisi asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle sekä asianomaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta. Kuulemismenettelyä ei sovellettaisi kuitenkaan silloin, kun kyse on lentopaikalle rakennettavista laitteista tai rakennelmista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että jos rakentamislupahakemus tarkoittaa muun

ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamista tai niiden 79 §:ssä tarkoitettuja lähtö- ja saapumisaikojen muuttamista, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naapureille olisi ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta. Tällöin sovellettaisiin hallintolain (434/2003) mukaista kuulemismenettelyä osana hyvän hallinnon periaatteiden soveltamista.

81 §. Rakentamisluvan myöntämisen edellytykset. Pykälän 1 momentin mukaan rakentamisluvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että lentopaikka tai muu ilmailua palveleva alue sekä sen rakennukset, rakennelmat ja laitteet täyttävät lentoturvallisuuden edellyttämät vaatimukset ja että lentopaikalle on myönnetty ympäristönsuojelulaissa (86/2000) edellytetty ympäristölupa. Rakentamislupaan voitaisiin liittää ehtoja, jotka varmistaisivat, että luvan kohde täyttää lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden vaatimukset. Lisäksi säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi maanpuolustuksellisten syiden perusteella kieltää lentopaikan rakentamisen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi lento-toiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvat tarkemmat määräykset rakentamisluvan myöntämisen edellytyksistä. Määräykset voisivat koskea momentissa tarkemmin lueteltuja lentopaikan ominaisuuksia ja rakenteita sekä lentopaikan lennonvarmistuspalveluja, pelastustoimintaa, siviili-ilmailun turvaamista ja muita lentoliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi asetettavia vaatimuksia. Lentopaikalla tapahtuvaa toimintaa koskevat vaatimukset ovat tarpeen, vaikkeivät ne viittaa lentopaikan rakenteellisiin seikkoihin. Lentopaikkaa, jota ei voi käyttää tarkoitukseensa, ei ole järkevää rakentaa. Määräykset perustuisivat Chicagon yleissopimuksen 14 liitteeseen ja niiden tarkoituksena olisi varmistaa, että kentän rakentamisessa otetaan jo riittävästi huomioon kentän hyväksynnälle asetettavat vaatimukset, joista säädettäisiin tarkemmin 82 ja 84 §:ssä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että rakentamislupa myönnettäisiin vähintään viiden vuoden määräajaksi. Lupa voitaisiin peruuttaa, jos lupaan liitettyjä ehtoja ei noudateta tai luvan antamisen edellytykset eivät enää täyty, eikä luvan haltija ole korjannut puutteita Liikenteen turvallisuusviraston asettamassa kohtuullisessa ajassa.

82 §. Lentoaseman hyväksyntätodistus. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 88 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lentoasemalta vaadittavasta hyväksyntätodistuksesta. Hyväksyntätodistuksessa määrättäisiin minkälaiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentoasemaa saa käyttää. Hyväksyntätodistuksen myöntäisi Liikenteen turvallisuusvirasto ja se koskisi kaikkia Finavia Oyj:n verkostolentoasemia sekä Seinäjoen ja Mikkelin lentoasemia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että yleisessä käytössä olevan lentoaseman käyttämisen olisi oltava sallittua samoilla ehdoilla kaikille. Momentissa oleva viittaus slotasetukseen mahdollistaisi kuitenkin liikenteen priorisoinnista johtuvia käyttörajoituksia. Hyväksyntätodistuksessa määritettäisiin kentän pitäjän esityksestä, onko lentoasema yleisessä käytössä. Vaihtoehtoina voisi olla yksityisessä käytössä oleva lentoasema tai sotilaskäytössä oleva lentoasema, jossa siviili-liikenne voisi olla maanpuolustuksellisista tai toiminnallisista syistä rajoitettua.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, ettei hyväksyntätodistusta vaadittaisi lentoasemalta, jota käytetään yksinomaan sotilasilmailuun tai valtion lentotoimintaan.

83 §. Lentoaseman hyväksyntätodistuksen myöntämisen edellytykset. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 89 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että hyväksyntätodistus myönnettäisiin hakijalle, joka osoittaa lentoaseman alueineen, laitteineen, järjestelmineen ja toimintoineen olevan määräysten mukainen samoin kuin lentoaseman pitäjällä ja sen henkilöstöllä olevan tarvittavan pätevyyden ja kokemuksen lentoaseman piitoon.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi lento-toiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät kansainvälisiin turvallisuusnormeihin pohjautuvat tarkemmat määräykset hy-

väksyntätodistuksen saamisen edellytyksistä. Määräykset voisivat koskea sekä lentoaseman ominaisuuksia ja rakenteita että toiminnan järjestämistä sekä turvallisuuden ja siviili-ilmailun turvaamisen varmistamista lentoasemalla. Tässä ja edellisessä momentissa olevat vaatimukset perustuvat Chicagon yleissopimuksen 14 liitteessä tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että hyväksyntä myönnetään määräajaksi tai toistaiseksi. Hyväksynnän voimassaoloaikaan vaikuttaisivat esimerkiksi hyväksyntää annettaessa etukäteen tiedossa olevat, lentoaseman käyttömahdollisuuksiin ja toimintaan vaikuttavat seikat kuten esimerkiksi merkittävät muutokset lentoaseman koossa tai lentoaseman tarvitsemien muiden lupien määräajat. Hyväksyntä olisi voimassa enintään niin kauan kuin hyväksyntätodistuksen haltijalla on oikeus lentoaseman maa- tai vesialueen käyttöön.

Pykälän 4 momentissa viitattaisiin 14 luvussa oleviin säännöksiin toimenpiteistä organisaatiolle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi.

84 §. Lentopaikan pitolupa. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 90 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että pitolupa vaadittaisiin lentopaikalta, jolta ei edellytetä 82 §:ssä tarkoitettua hyväksyntätodistusta. Pitoluvan myöntäisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Lentopaikan pitoluvassa määrättäisiin lentopaikan pitäjä ja päällikkö. Lisäksi luvassa määrättäisiin, minkälaiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentopaikkaa saisi käyttää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että pitolupaa ei vaadita lentopaikalta, jota käytetään yksinomaan sotilasilmailuun tai valtion lentotoimintaan. Pitolupaa ei tämän mukaan vaadittaisi esimerkiksi puolustuslaitoksen tai rajavartiolaitoksen yksinomaisessa käytössä olevilta helikopterilentopaikoilta tai 79 §:n 2 momentissa tarkoitetuilta varalaskupaikoilta.

85 §. Pitoluvan myöntämisen edellytykset. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 91 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan pitoluvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että hakija on osoittanut että lentopaikka täyttää 81 §:ssä tarkoitettut rakentamisluvan edellytykset ja että pitäjän organisaatio mahdollistaa lentopaikan turvallisen pidon. Lisäksi

säädettäisiin pitoluvan myöntämisessä sovellettavaksi, mitä rakentamisluvan myöntämisestä säädetään.

Pykälän 2 momentissa viitattaisiin 14 luvussa oleviin säännöksiin toimenpiteistä organisaatiolle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi.

86 §. Kevytlentopaikat. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 92 §:ää. Pykälän 1 momentin nojalla kevytlentopaikalta ei vaadittaisi Liikenteen turvallisuusviraston antamaa rakentamis- ja pitolupaa. Lentopaikan pitäjän olisi 90 päivää ennen rakentamisen aloittamista sekä 30 päivää ennen lentopaikan käyttöönottoa tehtävä ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset siitä, mitä tietoja ilmoituksista olisi käytävä ilmi. Tällaisten lentopaikkojen merkitys ilmailussa on kokonaisuuden kannalta siinä määrin vähäinen, että ilmoitusmenettelyä on pidettävä valvonnan kannalta riittävänä toimenpiteenä.

Pykälän 2 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kuitenkin puuttua kevytlentopaikkojen rakentamiseen tai käyttöönottoon lentoturvallisuus-, maanpuolustus- tai ympäristösyistä, joko kieltämällä rakentamisen tai käyttöönoton tai asettamalla niille ehtoja.

87 §. Rakennusten, rakennelmien ja laitteiden hyväksyminen käyttöön. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 93 §:ää. Pykälässä säädettäisiin, että lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakennukselle, rakennelmalle tai laitteelle on saatava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä ennen kuin se otetaan rakentamisen tai muutoksen jälkeen käyttöön. Näin Liikenteen turvallisuusvirasto voisi varmistua siitä, että kyseiset kohteet on rakennettu, muutettu, korjattu ja varustettu niin, että ne täyttävät lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden edellyttämät vaatimukset. Liikenteen turvallisuusviraston käyttöönottohyväksyntää ei tarvitsisi hakea, jos kohteella ei ole vaikutuksia lentoturvallisuuteen eikä haitallisia vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen.

Yksinomaan sotilasilmailulle varatun lentopaikan rakennelmat ja laitteet hyväksyisi 7 §:n 14 kohdan nojalla sotilasilmailuviranomainen. Lisäksi on muistettava, että rajanylityspaikkoina toimiviin lentopaikkoihin

ja muihin ilmailua palveleviin rakennuksiin ja laitteisiin sekä matkustajavirtojen erotteeluun ja ohjaamiseen noudatetaan Schengenin rajasäännösten määräyksiä.

88 §. *Lentopaikan käytön kieltäminen ja rajoittaminen.* Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 94 §:ää. Pykälässä säädetyt lentopaikan pitäjän vastuut olisivat keskeinen osa lentoaseman pitäjän ydintehtävää eli huolehtia siitä, että lentopaikka olisi määräysten mukainen ja lentopaikkaa olisi turvallista käyttää. Näin ollen kyseessä ei olisi perustuslain 124 §:n mukainen julkinen hallintotehtävä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lentopaikan pitäjän vastuusta. Lentopaikan ilmoitettuina palveluajoina lentopaikka on pidettävä määräysten mukaisessa kunnossa. Tämä ei kuitenkaan rajoita ilma-aluksen päällikön vastuuta laskeutumis-, rullaus- ja lentoonläh-
tötilanteissa. Etenkin muina kuin lentopaikan ilmoitettuina palveluajoina lentopaikan käyttäminen on kokonaan päällikön vastuulla.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin lentopaikan pitäjä kieltämään lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen, rakennuksen, rakennelman tai laitteen käyttö tai rajoittamaan sen käyttämistä sekä palveluajoina että muuna aikana, jos lentopaikan pitäjän tiedossa on syitä, jotka vaikuttavat lentoturvallisuuteen ja siten edellyttäisivät lentopaikan käytön kieltämistä. Tällaisia syitä voisivat olla esimerkiksi ilmailumääräyksissä vaadittu lentopaikan varustus, kuten näköaisi-
tiin perustuvat maalaitteet eivät ole kunnossa, liikennealue tai asemataso ei kelirikon tai korjaustyön takia ole liikennöitävässä kunnossa tai liikennealue tai asemataso ei esteen takia ole määräysten mukainen. Tällainen este voisi olla esimerkiksi sotilaskäytössä olevalla kentällä pysäytysverkko tai lentopaikalla järjestetään huvitilaisuus, jolla voi olla vaikutusta lentoliikenteelle. Momentissa mainituilla esimerkeillä on tarkoitus kuvata tilanteita, joissa lentopaikan käyttöä estävä tai rajoittava syy on luonteeltaan sellainen, että sen johdosta lentopaikan pitäjältä voidaan kohtuudella edellyttää aktiivisia toimia. Tällaisena syynä ei sen sijaan pidettäisi esimerkiksi ilmastosta ja vuodenaajoista johtuvia

säävaihteluita ja niistä aiheutuvia olosuhteiden muutoksia lentopaikoilla.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus määrätä 2 momentissa tarkoitettu kiello tai rajoitus, jos se katsoo, ettei lentopaikan pitäjä ole toiminut sanotussa momentissa edellytetyllä tavalla.

8 luku. Maahuolinta

Luvussa säädettäisiin maahuolinnasta lentoasemilla siten kuin niistä on säädetty neuvoston direktiivissä 96/67/EY pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla. Euroopan komissio antoi ehdotuksen EU:n lentoasemapaketiksi 1 päivänä joulukuuta 2012. Pakettiin sisältyi ehdotus neuvoston direktiivin korvaamisesta uudella Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella. Asetusehdotus tuskin etenee Euroopan parlamentin ja neuvoston kantojen yhteensovittamiseen, koska Euroopan parlamentin muutokset eivät muuttaisi olennaisesti tilannetta nykylainsäädäntöön verrattuna. Näin ollen 8 luvun säännökset olisivat jatkossakin neuvoston direktiivin 96/67/EY täytäntöönpanosäännöksiä. Voimassa olevaan ilmailulakiin verrattuna maahuolintapalveluja koskevaan lukuun esitettäisiin kahta uutta säännöstä, jotka olisivat maahuolintapalveluja tarjoavan turvallisuuden hallintaa koskeva 93 § ja käyttäjien komiteaa koskeva 94 §. Direktiivin 96/67/EY soveltamisalasäännökset merkitsevät käytännössä sitä, että luvun säännöksiä ja direktiiviä voitaisiin soveltaa kokonaisuudessaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja että muilla Suomen lentopaikoilla sovelletaan omahuolintaa koskevia säännöksiä pois lukien omahuolintaan liittyvä matkatavaran käsittely, asematasopalvelut, polttoaine- ja öljyhuolinta sekä lentoihin liittyvä rahdin ja postin käsittely terminaalin ja ilma-alusten välillä.

89 §. *Määritelmät.* Pykälä sisältäisi maahuolintapalvelun ja omahuolinnan määritelmät. Määritelmät perustuvat maahuolintadirektiivin 2 artiklan f ja g kohtaan ja vastaavat voimassa olevan lain 95 §:ää.

90 §. Maahuolintapalvelujen tarjoaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 96 §:ää. Pykälän *1 momentin* mukaan maahuolintapalvelujen tarjontaa direktiivin soveltamisalaan kuuluvilla lentoasemilla ei saa rajoittaa ilman direktiivin mukaista rajoittamisperustetta. Säännös merkitsee siten rajoitusta lentoaseman pitäjän valtaan määrätä omistamansa tai hallitsemansa lentoaseman käytöstä. Sallitut rajoitusperusteet sisältyvät direktiivin 6, 7, 9, 15 ja 20 artiklaan, joihin viitataan pykälän 2 ja 3 momentissa. Lentoaseman pitäjä ei saisi ilman 2 tai 3 momentissa tarkoitettua perustetta rajoittaa maahuolintapalvelujen tarjontaa tai lentoliikenteen harjoittajan oikeutta omahuolintaan. Lentoaseman pitäjän on soveltamisalasäännösten puitteissa turvattava edellytykset maahuolintapalvelujen tarjoamiselle ja omahuolinnalle direktiivin 16 artiklan mukaisesti. Sen mukaan lentoaseman rakennelmien ja laitteistojen on oltava maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolinnan harjoittajien käytettävissä siinä määrin kuin heidän toimintansa sitä edellyttää. Sikäli kuin lentoaseman rakennelmien ja laitteistojen käytölle asetetaan edellytyksiä, esimerkiksi ehtoja, menettelytapasääntöjä tai käyttörajoituksia, tai käytöstä peritään maksuja, edellytysten ja maksuperusteiden on oltava tilanteeseen nähden objektiivisesti arvioiden asianmukaisia, puolueettomia, avoimia ja syrjimättömiä. Maahuolintaan osoitetut tilat on jaettava tai tilojen yhteiskäyttö järjestettävä maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolinnan harjoittajien kesken heidän käyttötarpeensa edellyttämässä suhteessa ja asianmukaisin, puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin kriteerein.

Pykälän *2 momentin* mukaan lentoaseman pitäjällä olisi mahdollisuus rajoittaa maahuolintapalvelujen tarjontaa tai omahuolintaa vain maahuolintadirektiivin 6, 7, 9 tai 15 artiklan mukaisesti. Päätöksen rajoitusten hyväksyttävyydestä ja käyttöönnotosta tekisi Liikenteen turvallisuusvirasto lentoaseman pitäjän hakemuksesta. Maahuolintadirektiivin 6 artiklan mukaan jäsenvaltioiden olisi toteutettava tarpeelliset toimenpiteet varmistaakseen maahuolintapalvelujen tarjoajille vapaan pääsyn kolmansille osapuolille tarjottavien maahuolintapalvelujen markkinoille. Jäsenvaltioilla olisi oikeus edellyttää, että maa-

huolintapalvelujen tarjoajien on oltava sijoituneita yhteisön alueelle. Jäsenvaltiot voisivat kuitenkin rajoittaa sellaisten palvelujen tarjoajien määrää, joilla on lupa tarjota seuraavia maahuolintapalveluja:

- matkatavaran käsittely;
- asematasopalvelut;
- polttoaine- ja öljyhuolinta; sekä
- rahdin ja postin fyysinen käsittely terminaalien ja ilma-aluksen välillä saapuvien ja lähtevien lentojen sekä kauttakulun yhteydessä.

Jäsenvaltiot eivät kuitenkaan saisi rajoittaa palvelujen tarjoajien lukumäärää vähempään kuin kahteen minkään edellä mainitun palvelulajin osalta. Lisäksi tulisi olla ainakin yksi palvelujen tarjoaja, joka ei olisi liian suuressa määrin lentoaseman pitäjän tai lentoasemaa merkittävässä määrin käyttäneen lentoyhtiön määräysvallassa. Direktiivin 7 artiklan mukaan jäsenvaltioiden olisi toteutettava tarpeelliset toimenpiteet varmistaakseen omahuolinnan vapaan harjoittamisen. Kuitenkin 6 artiklassa mainittujen maahuolintapalvelujen osalta jäsenvaltiot voisivat varata oikeuden omahuolinnan harjoittamiseen vähintään kahdelle käyttäjälle edellyttäen, että nämä valitaan asiaankuuluvien, puolueettomien, avoimien ja syrjimättömien perusteiden. Direktiivin 9 artiklan mukaan jäsenvaltio voi rajoittaa maahuolintapalvelujen tarjoajien määrää, varata oikeuden maahuolintapalvelun tarjoamisen vain yhdelle palvelujen tarjoajalle, varata oikeuden omahuolinnan harjoittamiseen rajoitetulle määrälle käyttäjiä tai kieltää omahuolinnan harjoittamisen tai rajoittaa sen yhteen käyttäjään. Rajoittaminen olisi sallittua, jos lentoasemalla käytettävissä olevan tilan tai kapasiteetin erityiset rajoitteet erityisesti ruuhkautumisen ja tilojen käyttöasteen vuoksi estävät markkinoiden avaamisen tai omahuolinnan harjoittamisen direktiivissä säädetyssä laajuudessa. Poikkeus ei saisi väaristää kilpailua palvelujen tarjoajien tai omahuolintaan oikeutettujen käyttäjien kesken eikä koskea laajempaa alaa kuin on tarpeen. Jäsenvaltioiden myöntämien poikkeusten voimassaoloaika olisi yleensä enintään kolme vuotta.

Direktiivin 15 artiklan mukaan jäsenvaltio voisi tarvittaessa lentoaseman pitäjän ehdotuksesta kieltää palvelujen tarjoajaa tarjoa-

masta palveluja tai käyttäjää käyttämästä tarjottuja palveluita tai harjoittamasta omahuolintaa, jos kyseinen palvelujen tarjoaja tai käyttäjä ei noudata sille lentoaseman asianmukaisen toiminnan takaamiseksi annettuja sääntöjä tai edellyttää erityisesti lentoaseman maahuolintapalvelujen tarjoajia tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla osallistumaan kansallisessa lainsäädännössä tai sääntelyssä asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseen, mukaan lukien palvelujen jatkuvuuden turvaaminen.

Direktiivin 20 artiklan mukaan jäsenvaltio voisi rajoittaa tai lakkauttaa kolmannesta maasta olevien palvelujen tarjoajien ja käyttäjien toimintaa vastavuoroisuuden perusteella, jos kolmas maa ei anna vastaavia oikeuksia jäsenmaasta olevalla palvelun tarjoajalle. Luvan rajoitukseen antaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Direktiivin 9 artiklan mukaisissa tapauksissa tarvittaisiin myös komission suostumus. Rajoitukset olisivat direktiivin asettamissa rajoissa määräaikaaisia.

Direktiivin 11 artiklan mukaisesti jäsenvaltion olisi 6 artiklan 2 kohdassa tai 9 artiklassa tarkoitettuihin rajoituksiin ryhtyessään järjestettävä avoin tarjouskilpailu maahuolintapalvelujen tarjoajien valitsemiseksi. Palveluntarjoajat saisi valita enintään seitsemäksi vuodeksi kerrallaan. Jos rajoituksia jatkettaisiin vielä tämän kauden jälkeen, palveluntarjoajien valinta olisi suoritettava uudelleen samaa menettelyä noudattaen.

Pykälän 3 momentin mukaan lentoaseman pitäjän olisi maahuolintaa koskevissa asioissa kuultava 94 §:ssä tarkoitettua käyttäjien komiteaa ja palveluja tarjoavia yrityksiä maahuolintaa koskevissa asioissa noudattaen maahuolintadirektiivin 13 artiklaa.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi rajoittaa muusta kuin jäsenvaltiosta olevan maahuolintapalvelujen tarjoajan tai omahuolinnan harjoittajan maahuolintadirektiivin mukaisia oikeuksia direktiivin 20 artiklan mukaisesti, jos suomalainen palvelujen tarjoaja tai omahuolinnan harjoittaja ei kyseisessä valtiossa saa vastaavia oikeuksia.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämiä tarkempia määräyksiä maahuolinnasta. Nämä voisivat koskea

maahuolinnan järjestämistä, maahuolinnan toimintakokonaisuuksien hallintaa ja vastuiden määrittelyä siten, että maahuolintatoiminnot eivät aiheuttaisi vaaraa lentoliikenteelle.

91 §. Lentopaikan keskitettyjen infrastruktuurien käyttäminen. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi lentopaikan pitäjän hakemuksesta päättää, että maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaan oikeutettujen on käytettävä maahuolinnan järjestämiseen lentopaikan keskitettyjä infrastruktuureja kuten matkatavaroiden käsittelyjärjestelmää, jäänestoa, vesihuoltoa ja polttoainejakelua. Pykälän säännökset perustuvat maahuolintadirektiivin 8 artiklaan ja vastaavat voimassa olevan lain 97 §:ää. Jos keskitettyjen infrastruktuurien käyttö määrätään pakolliseksi, rakenteita olisi hallinnoitava avoimesti, puolueettomasti ja syrjimättömästi sekä erityisesti siten, ettei palvelujen tarjoajia ja omahuolinnan harjoittajia estetä käyttämästä niitä. Pakollisuus ei tässä tarkoita sitä, että maa- tai omahuolitsija olisi velvollinen käyttämään perusrakenteita, joita hän ei lainkaan tarvitse.

92 §. Maahuolinnan kirjanpidon eriyttäminen ja tarkastaminen. Pykälä vastaa pääosin voimassa olevan lain 98 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että maahuolintapalveluja tarjoavan olisi kirjanpidossaan pidettävä maahuolintapalveluihin liittyvä toimintansa erillään muista toiminnoistaan. Säännöksellä pyritään maahuolintapalvelujen kustannusten ja tuottojen läpinäkyvyyteen, jolloin olisi helposti selvitettävissä, tuetaanko maahuolintapalveluja muiden toimintojen tuotoilla. Palveluja tarjoavan olisi pyynnöstä annettava Liikenteen turvallisuusviraston määräämän tarkastajan käyttöön kirjanpidon ja tiedot, joiden perusteella kirjanpidon eriyttämistä voidaan valvoa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tarkastaja antaisi kertomuksensa kirjanpidon eriyttämisen toteutumisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto saisi salassapitovelvollisuuden estämättä luovuttaa kertomuksen komissiolle ja Kilpailu- ja kuluttajavirastolle. Jos maahuolinnan tukemisesta muiden toimintojen tuotoilla ja siitä mahdollisesta johtuvasta kilpailuedus-

ta syntyy erimielisyyttä, asian ratkaisevat ensi vaiheessa kilpailuviranomaiset.

93 §. Maahuolintapalveluja tarjoavan turvallisuuden hallinta. Kyseessä olisi uusi säännös. Suomessa ei ole otettu käyttöön EU:n maahuolintadirektiivin mahdollistamaa lupamenettelyä, jonka mukaisesti edellytyksenä maahuolintapalvelumarkkinoille tulolle olisi viranomaisen hyväksyntä. Hyväksyntä ja lupajärjestelmään voitaisiin maahuolintadirektiivin mukaisesti asettaa myös turvallisuutta koskevia vaatimuksenmukaisuusehtoja. Vaikka maahuolintapalvelumarkkinoilla toimivilta yrityksiltä ei jatkossakaan edellytetä lupaa, viranomaiset ja lentopaikan pitäjä ovat katsooneet tarkoituksenmukaiseksi, että maahuolintapalveluja tarjoavien yritysten edellytettäisiin panostavan turvallisuuden hallintaan. Siksi ilmailulakiin esitetään uutta säännöstä, jonka mukaisesti maahuolintapalveluja tarjoava yritys ylläpitäisi ja kehittäisi turvallisuudenhallintajärjestelmää. Sen avulla varmistettaisiin oman toiminnan turvallisuus ja edistettäisiin koko lentopaikan turvallisuutta.

Pykälän *1 momentin* mukaan turvallisuudenhallintajärjestelmästä olisi käytävä ilmi ainakin maahuolintapalveluja tarjoavan vastuunjako ja päätöksentekojärjestelmä, toiminnan vaatimuksenmukaisuus, käytettävät alihankkijat ja näiden valvonta, asiakirjahallinta, poikkeamaraportointi ja poikkeamien käsittely, henkilöstön koulutus ja muu kehittäminen ja kaluston hallinta. Maahuolintapalveluja tarjoavan vastuunjaolla ja päätöksentekojärjestelmällä tarkoitettaisiin niitä henkilöitä, jotka maahuolintapalveluja tarjoavan tahon organisaatiossa ovat vastuussa turvallisuuteen liittyvissä asioissa. Näitä olisivat ainakin organisaation toimitusjohtaja ja turvallisuusasioista vastaava johtaja. Toiminnan vaatimustenmukaisuus sisältäisi viittauksen kansainvälisesti tai kansallisesti hyväksytyihin turvallisuudenhallintajärjestelmiin, esimerkiksi SFS-EN 14001 –standardiin, tai riittävän kuvauksen muista menettelytavoista, joilla maahuolintapalveluja tarjoavan organisaation turvallinen työ- ja toimintakulttuuri varmistetaan.

Pykälän *2 momentin* mukaan maahuolintapalveluja tarjoavan olisi toimitettava tiedot turvallisuudenhallintajärjestelmästäan lento-

paikan pitäjälle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle.

94 §. Käyttäjien komitea. Maahuolintadirektiivin 5 artiklan mukaan lentopaikan pitäjä olisi velvollinen huolehtimaan siitä, että direktiivin soveltamisalaan kuuluvilla lentolasemilla on niin sanottu käyttäjien komitea. Järjestelyn tarkoituksena on varmistaa, että käyttäjien näkemyksiä kuullaan tehtäessä lentopaikan maahuolintaa koskevia ratkaisuja. Jäsenenä komiteassa voisivat halutessaan olla kaikki lentopaikkaa käyttävät tahot kuten esimerkiksi lentoliikenteen harjoittajat ja maahuolintapalvelujen tarjoajat. Estettä ei olisi sille, että lentoaseman pitäjä perustaa useampaa hallinnoimaansa lentopaikkaa varten yhteisen komitean, jos käyttäjäpiiri on pääosin sama.

Pykälän *2 momentin* mukaan käyttäjien komitea laatii työjärjestyksensä, johon sisältyvät komitean työskentely- ja menettelytavat, mukaan lukien komitean äänestysäännöt.

9 luku.

Ilmailun turvaaminen

Luvussa säädettäisiin turva-asetuksen säännöksiä täydentävästi asetuksessa sallituista poikkeavista menettelyistä ja siviili-ilmailun turvaamisen viranomaisesta.

95 §. Luvun soveltamisala ja yleiset säännökset. Pykälässä säädettäisiin luvun soveltamisalasta ja Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltuuksista siviili-ilmailun turvaamisen alalla. Toimivaltuuksien osalta säännökset täydentäisivät lain 3 §:n 1 momentin 2 kohtaa, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto on siviili-ilmailun turvaamista koskevassa Euroopan unionilainsäädännössä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi informatiivisen viittauksen turva-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin, joissa säädetään siviili-ilmailun turvaamisesta. Turva-asetuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaan ilmailun turvaamisella tarkoitetaan ”toimenpiteiden sekä inhimillisten ja aineellisten voimavarojen yhdistelmää, jolla on tarkoitus turvata siviili-ilmailu siihen kohdistuvilta ja sen turvallisuuden vaarantavilta teoilta”. Säännös vastaa voimassa olevan ilmailulain 99 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston valtuudesta määrätä turva-asetuksen säännöksistä poikkeavista ja niitä täydentävistä toimenpiteistä. Se vastaisi voimassa olevan ilmailulain 99 §:n 4 momenttia. Kyseeseen voivat ensinnäkin tulla turva-asetuksen 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitettut vaihtoehtoiset turvatoimenpiteet, joiden katsotaan paikallisen riskiarvioinnin perusteella tarjoavan riittävän suojan tason. Toimenpiteiden on perustuttava syihin, jotka liittyvät ilma-aluksen kokoon, tai syillä, jotka liittyvät lentotoiminnan tai muiden toimien luonteeseen, laajuuteen tai toistumistiheyteen. Komissio on antanut kyseiseen turva-asetuksen kohtaan sisältyvän valtuutuksen nojalla asetuksen (EU) N:o 1254/2009, jossa määritellään, millaisilla lentoasemilla ja lentoasemien merkityillä alueilla vaihtoehtoisia toimenpiteitä voidaan ottaa käyttöön. Kriteeri liittyvät erityisesti siihen, minkä kokoisia ilma-aluksia lentoasemalla liikennöi ja mihin tarkoitukseen niitä käytetään.

Toiseksi momentissa tarkoitettut Liikenteen turvallisuusviraston määräykset voivat koskea yhteisiä perusvaatimuksia tiukempia toimenpiteitä, joita jäsenvaltiot voivat turva-asetuksen 6 artiklan mukaan soveltaa. Myös tällaisten toimenpiteiden on perustuttava riskiarviointiin. Niiden on myös oltava yhteisön oikeuden mukaisia, asianmukaisia, puolueettomia, syrjimättömiä ja oikeasuhtaisia.

Momentissa tarkoitetuilla toimenpiteillä ei saisi poiketa 97 §:n 2 momentin mukaisesta velvollisuudesta noudattaa turvatarkastuksissa vähimmän haitan periaatetta. Momentissa säädettäisiin myös Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta ilmoittaa poikkeavista toimenpiteistä komissiolle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston valtuudesta antaa tarvittaessa siviili-ilmailun turvaamisen edellyttämiä tarkempia määräyksiä ottaen huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut standardit ja suositukset sekä turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa säädetyt vaatimukset kansallisista määrittelyistä. Nämä koskisivat niitä turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa säädetyistä perusvaatimuksista poikkeavia vaihtoehtoisia toimenpiteitä, joita lentoasemalla voitaisiin ottaa

käyttöön siviili-ilmailun turvaamiseksi. Momentti vastaisi voimassa olevan ilmailulain 99 §:n 5 momenttia.

96 §. Määritelmät. Pykälä sisältäisi keskeisten siviili-ilmailun turvaamista koskevien käsitteiden määritelmät. Pykälässä määriteltäisiin lentoasema, lentokenttäalue, ilmailun turvaaminen, taustan tarkistus, henkilökortti ja ajoneuvolupa. Pykälä vastaisi pitkälti voimassa olevan lain 100 §:ää. Määritelmiä on kuitenkin osin muokattu vastaamaan turva-asetuksen vastaavia määritelmiä.

97 §. Tarkastusten suorittaminen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta suorittaa turvatarkastukset turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten sekä Liikenteen turvallisuusviraston niitä täydentävien määräysten mukaisesti. Voimassa olevan ilmailulain tarkastusten suorittamista koskevassa 102 §:n 1 momentissa säädetään myös siitä, että turvatarkastuksen saa suorittaa vain Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä turvatarkastaja. Tämä säännös poistettaisiin, sillä siviili-ilmailun turvaamista koskeva EU-lainsäädäntö ei enää edellytä, että viranomaisen hyväksyy turvatarkastajat. Nykyisin Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy turvatarkastajat. Komission asetuksen (EU) 185/2010 liitteen 11.0.2 kohdan mukaan toimivaltainen viranomaisen voi arvioida ja varmentaa, että turvaamistoimia hoitavat henkilöt täyttävät asetuksen vaatimukset ja ovat läpäisseet vaadittavan koulutuksen. Arviointi ja varmennus voidaan kyseisen kohdan mukaan tehdä myös muun tahon toimesta viranomaisen puolesta. Suomessa pätevyyden arvioisi 98 §:ssä tarkoitettu turvatarkastajakoulutuksen antaja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niin sanotusta vähimmän haitan periaatteesta. Turvatarkastukset olisi suoritettava aiheuttamatta tarpeetonta haittaa tarkastettavalle henkilölle, tavaralle tai muulle kohteelle. Tarkastuksilla ei myöskään saisi tarpeettomasti haitata lentoliikennettä tai lentoasemalla tapahtuvaa muuta toimintaa. Momentti vastaisi voimassa olevan ilmailulain 102 §:n 2 momenttia.

Turvatoimissa on kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitettusta julkisesta hallintotehtävästä. Turvatoimet ovat luonteeltaan tosiasiallista hallintotoimintaa, jolloin perusoi-

keuksien ja oikeusturvan takeet perustuvat sääntelyn täsmällisyyteen ja asianmukaisuuteen sekä henkilöstön koulutukseen ja pätevyysvaatimukseen (PeVL 47/2005 vp). Turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa, erityisesti komission asetuksessa (EU) N:o 185/2010, säädetään yksityiskohtaisesti turvatoimenpiteistä sekä niitä hoitavan henkilöstön taustan tarkistuksista, pätevyysvaatimuksista ja koulutuksesta. Lentoaseman pitäjän ja turvatoimien toteuttajan henkilöstöä koskevasta rikosoikeudellisesta virkavastuusta säädettäisiin lain 174 §:ssä. Oikaisuvaatimusmenettelystä ei ehdoteta säädettäväksi uudessa laissa, sillä turvatoimissa on kyse tosiasiallisesta hallintotoiminnasta, jossa ei tehdä hallintolaissa tarkoitettuja hallintopäätöksiä.

98 §. Ilmailun turvaamiseen liittyvä koulutus. Pykälän mukaan siviili-ilmailuun liittyvää koulutusta antaa Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä kouluttaja. Komission asetuksen (EU) 185/2010 liitteen 11.5.1 kohdan mukaan toimivaltaisen viranomaisen on ylläpidettävä tai sillä on oltava mahdollisuus käyttää luetteloita sertifioituista kouluttajista.

Voimassa olevan ilmailulain 109 §:n 1 momentissa säädetään niistä turvaamiseen liittyvistä koulutusohjelmista, joihin voi hakea hyväksyntää Liikenteen turvallisuusvirastolta. Näihin kuuluu myös turvatarkastajakoulutus. Ohjelmien hyväksyttäminen ei ole pakollista. Ehdotetussa laissa koulutusohjelmien hyväksynnästä ei enää säädettäisi, sillä siitä säädetään komission asetuksessa (EU) 185/2010. Asetuksen liitteen 11.2.1.3 kohdan mukaan toimivaltaisen viranomaisen on määriteltävä tai hyväksyttävä koulutus ennen kuin sitä voidaan antaa. Liitteen 11.2.1.1 kohdan mukaan turvavalvontatoimenpiteitä ei voida suorittaa ilman valvontaa ennen kuin asetuksessa tarkoitettu koulutus on suoritettu hyväksytysti. Koulutusvaatimukset vaihtelevat sen mukaan, mistä turvaamiseen liittyvistä tehtävistä henkilö vastaa.

Voimassa olevan ilmailulain 108 §:n mukaan turvatarkastajakoulutukseen osallistuvien henkilöiden tulee olla toimivaltaisen viranomaisen hyväksymiä. Tästä ei säädettäisi ehdotetussa laissa, sillä viranomainen ei jatkossa hyväksyisi myöskään turvatarkastajia.

99 §. Vastuu turvatoimista. Pykälässä säädettäisiin lentoaseman pitäjän vastuusta siviili-ilmailun turvaamiseksi tehtävien toimenpiteiden ja järjestelyiden toimeenpanossa. Vastuu olisi lentoaseman pitäjällä, jos vastuuta joistain toimenpiteistä tai järjestelyistä ole säädetty viranomaiselle, lentoliikenteen harjoittajalle tai muulle toiminnanharjoittajalle. Säännös vastaa pitkälti voimassa olevan ilmailulain 103 §:n 1 momenttia. Siitä on kuitenkin poistettu kirjaus lentoliikenteen harjoittajan ja valvotun edustajan vastuusta järjestää rahdin ja muun ilma-aluksessa kuljettavan tavaraturvatarkastukset, sillä asiasta säädetään komission asetuksen (EU) N:o 185/2010 liitteen 6 luvussa.

Kuten edellä 97 §:ssä on todettu, turvatoimissa on kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua julkisesta hallintotehtävästä. Turvatoimet ovat luonteeltaan tosiasiallista hallintotoimintaa, jolloin perusoikeuksien ja oikeusturvan takeet perustuvat sääntelyn täsmällisyyteen ja asianmukaisuuteen sekä henkilöstön koulutukseen ja pätevyysvaatimukseen (PeVL 47/2005 vp). Turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa, erityisesti komission asetuksessa (EU) N:o 185/2010, säädetään yksityiskohtaisesti turvatoimenpiteistä sekä niitä hoitavan henkilöstön taustan tarkistuksista, pätevyysvaatimuksista ja koulutuksesta. Lentoaseman pitäjän ja turvatoimien toteuttajan henkilöstöä koskevasta rikosoikeudellisesta virkavastuusta säädettäisiin lain 174 §:ssä.

Voimassa olevan ilmailulain turvatoimia koskevan 103 §:n 2 momentissa säädetään oikeudesta hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta oikaisua lentoaseman tai muun toiminnanharjoittajan pykälän nojalla tekemiin päätöksiin. Vastaavasta oikaisuvaatimusmenettelystä ei ehdoteta säädettäväksi uudessa laissa, sillä turvatoimissa on kyse tosiasiallisesta hallintotoiminnasta, jossa ei tehdä hallintolaissa tarkoitettuja hallintopäätöksiä.

100 §. Yleinen liikkumisrajoitus ja muut rajoitukset lentoaseman eräillä alueilla. Pykälän 1 momentin mukaan liikkuminen ja oleskelu ilman lentoaseman pitäjän lupaa on kielletty lentoaseman lentokenttäalueella ja turvavalvotuilla alueilla sekä lentokenttäalueisiin välittömästi liittyvissä rakennuksissa sillä osin kuin pääsy alueille ja rakennuksiin on

aidalla tai muutoin rakenteellisesti estetty ja liikkumis- ja oleskelurajoitukset selkeästi merkitty. Säännös vastaa voimassa olevan lain 104 §:ää.

Pykälän 2 momentin mukaan lentoaseman turvatarkastustoimenpiteitä ei saa kuvata. Kuvauskielto on merkittävä selkeästi. Kuvaus kiellettäisiin sekä turvallisuusyistä että perustuslain 10 §:ssä turvatus yksityiselämän suojaamiseksi. Turvallisuusyiden osalta on kyse turvajärjestelyiden ja -menettelyiden suojaamisesta. Jotta ilmailun turvaaminen ei vaarantuisi, on tärkeää että lentoasemien turvamenettelyjä, laitteita ja henkilöitä taikka niiden lukumäärää, laatua ja sijoittelua ei ole mahdollista vapaasti tallentaa. Yksityisyyden suojan osalta on kyse siitä, että kuvaaminen saattaisi loukata tarkastettavien henkilöiden yksityisyyttä, sillä turvatarkastuksessa voidaan etsiä heidän vaatteisiinsa piilotettuja esineitä tai tutkia heidän käsimatkatavaroi- taan. Turvatarkastuspiste ei ole yleisölle avointa tilaa

Kuvaus on jo ollut kiellettyä turvatarkastusalueella ja kuvauskielto on ollut selkeästi merkitty turvatarkastusalueelle saavuttaessa. Oikeusasiamies on ratkaisussaan dnro 1224/4/10 todennut, että kuvauskiellolla rajoitetaan perustuslain 12 §:ssä suojattua sananvapautta, joten kiellosta tulisi perusoikeuksien rajoittamisedellytysten mukaisesti säätää lailla. Oikeusasiamies katsoi kuitenkin, että kuvauskielto ei ollut lainvastainen, sillä kuvaaminen saattaisi loukata yksityisyyttä rikoslain 24 luvun 6 §:ssä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla. Kyseinen säännös koskee salakatselua yleisöltä suljetussa paikassa.

101 §. Taustan tarkistukset. Pykälässä säädetäisiin seikoista, joiden ilmeneminen muodostaa lähtökohtaisesti esteen siviili-ilmailun turvaamista koskevassa lainsäädännössä tarkoitettujen lupien ja hyväksyntöjen myöntämiseen. Tämä koskee ensinnäkin EU-säädöksissä tarkoitettuja lupia ja hyväksyntöjä, joista vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto toimivaltaisena viranomaisena ehdotetun lain 3 §:n 1 momentin 2 kohdan nojalla. Toiseksi seikat voivat muodostaa esteen 102 §:ssä tarkoitettun pääsylvän sekä 103 §:ssä tarkoitettun lentoaseman henkilö-

kortin ja ajoneuvoluvan myöntämiseen. Kyseiset luvat myöntää lentoaseman pitäjä.

EU:n lainsäädännössä säädetään niistä luvista ja hyväksyntöistä, joiden myöntämisen edellytyksenä on lupaa tai hyväksyntää hakevan henkilön taustan tarkistaminen. Siitä ei kuitenkaan säädetä, mitkä taustan tarkistamisen yhteydessä ilmenevät seikat johtavat siihen, ettei lupaa tai hyväksyntää saa myöntää. Siksi asiasta säädetäisiin ilmailulaisissa. Taustan tarkistus tehdään turvallisuusselvityksistä annetun lain (177/2002) mukaisena perusmuotoisena tai suppeana turvallisuusselvityksenä. Lentoaseman pitäjä saa tiedon turvallisuusselvityksistä annetun lain 22 §:ssä määritellyistä rekisteritiedoista siinä vaiheessa, kun lentoaseman henkilökorttia haettaessa hakijasta teetetään suppea turvallisuusselvitys. Perusteet turvallisuusselvityksen tekemiselle on määritetty turvallisuusselvityksistä annetun lain 19 §:ssä.

Esteen hyväksynnän tai luvan myöntämiselle voisi muodostaa pykälän 1 kohdan mukaan se, että hakija on tuomittu vankeusrangaistukseen huumausainerikoksesta tai kuulumisesta järjestäytyneeseen rikollisryhmään taikka rikoksesta, joka osoittaa yleistä piittaamattomuutta toisten turvallisuudesta. Esteen voisi muodostaa 2 kohdan mukaan myös se, että hakija on tuomittu sakkorangaistukseen lentoturvallisuutta tai siviili-ilmailun turvaamista koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta. Kolmanneksi esteen voisi pykälän 3 kohdan mukaan muodostaa se, että hakija on aiemmalla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, jotka antavat aiheen epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa tehtävässään vaadittavia säännöksiä ja määräyksiä.

Kriteerit vastaavat voimassa olevan lain 105 §:n 1 momentissa asetettuja kriteereitä, joita sovelletaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämään kulkuoikeuteen lentoaseman turvalvotulla alueella työskenteleville tai siellä säännöllisesti käyville henkilöille. Ehdotetussa laissa ei enää säädetäisi kulkuoikeudesta, sillä EU-lainsäädännössä ei enää edellytetä sitä, että toimivaltainen viranomainen myöntäisi kulkuoikeuden.

102 §. Pääsy lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvalvotulle alueelle. Voimassa

olevan lain mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kulkuoikeuden eli pääsyn turvavalvotulle alueelle ja lentoaseman pitäjä myöntää henkilökortin ja ajoneuvoluvan kulkuoikeuden saaneille henkilöille. Tämä kah-tiajako perustui aiemmin voimassa olleeseen EU:n turva-asetuksen tekstiin. Tällainen kahden luukun järjestelmä ei ole asiakasystä-vällinen ja on johtanut osin päällekkäiseen byrokraatiaan. EU-asetus ei enää edellytä, että pääsylvän myöntäisi viranomainen, joten nyt esitetään, että pääsylvän myöntäminen siirrettäisiin lentoaseman pitäjälle. Koska lentoaseman pitäjän päätöksestä voidaan ha-kea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta, muutos ei heikennä hakijoiden asiaa.

Pykälän *1 momentin* mukaan lentoaseman pitäjä myöntäisi pääsylvän lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavalvotulle alueelle. Lupa voitaisiin komission asetuksen (EU) N:o 185/2010 liitteen 1.2.1.1 ja 1.2.2.1 kohdan mukaisesti myöntää vain sellaisille henkilöille, joilla on perusteltu syy olla kyseisillä alueilla. Lupia myönnetään vuosittain sadoille lentoasemilla työskenteleville henkilöille, joten ei olisi tarkoituksenmukaista, että Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi tällaisia lupia lentoaseman pitäjän esityksestä.

Poliisimiehellä, rajavartiomiehellä ja tullimiehellä olisi momentin mukaan työtehtäviensä perusteella kyseinen pääsylvä. Säännöksellä ei luonnollisestikaan rajoitettaisi pelastuslain 36 §:n mukaisia pelastusviranomaisten toimivaltuuksia pelastustehtävissä.

Lentoaseman turvavalvotulle alueelle pääsee ilman lentoaseman pitäjän lupaa muun muassa matkustajat matkalipun kanssa ja ilma-alusten miehistö. Momentissa tarkoitettu pääsylvä koskee muita henkilöitä, joilla on perusteltu tarve päästä alueelle. Näitä ovat esimerkiksi alueen työntekijät sekä yksityis-lentäjät.

Pykälän *2 momentin* mukaan lentoaseman pitäjä voisi peruuttaa pääsylvän, jos sitä käytetään tavalla, joka vaarantaa siviili-ilmailun turvaamista koskevan lainsäädännön toteutumisen tai tehokkuuden. Lupa voitaisiin myös perua 100 §:ssä tarkoitettujen hakijaa koskevien seikkojen vuoksi.

Pääsylvä koskevassa päätöksenteossa on kyse julkisesta hallintotehtävästä, joten lentoaseman pitäjän on tehtävää hoitaessaan

noudatettava hallinnon yleislakeja perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimusten turvaamiseksi. Lentoaseman pitäjän henkilöstöä koskevasta rikos-oikeudellisesta virkavastuusta säädettäisiin lain 174 §:ssä. Muutoksenhausta säädettäisiin 181 §:ssä.

103 §. *Lentoaseman henkilökortti ja ajoneuvolupa.* Pykälän *1 momentin* mukaan lentoaseman pitäjä myöntäisi lentoaseman henkilökortit ja ajoneuvoluvat. Lentoaseman pitäjä voisi periä henkilökortista ja ajoneuvolu- vasta niiden valmistus- ja käsittelykustannuksia vastaavan korvauksen. Korvauksen olisi oltava syrjimätön.

Lentoaseman henkilökortista ja ajoneuvolu- vasta säädetään turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa. Lentoaseman pitäjä antaa voimassa olevan ilmailulain 106 §:n 2 momentin nojalla jo nykyisin henkilökortit ja ajoneuvoluvat. Edellytyksenä on kuitenkin, että Liikenteen turvallisuusvirasto on ensin myöntänyt haki- jalle kulkuoikeuden. Henkilökortin ja ajo- neuvoluvan valmistus- ja käsittelykustannus- ten perimistä koskeva säännös vastaa voi- massa olevan ilmailulain 106 §:n 4 moment- tia. Lentoaseman henkilökortti myönnettäi- siin lentoasemalla työskentelevälle henkilö- lle. Lentoyhtiöiden miehistö ei siten tarvitse lentoaseman henkilökorttia pystyäkseen hoi- tamaan työtehtävänsä lentoasemalla ja kul- kemaan lentoaseman turvavalvotun alueen kautta koneeseen. Lentoyhtiöt päättävät itse omalle henkilöstölleen myönnettävästä kort- tista ja keneltä se tilataan, kunhan siinä nou- datetaan kortin myöntämisestä ja ulkomuo- dosta annettuja perusteita.

Pykälän *2 momentin* nojalla lentoaseman pitäjä voisi perua henkilökortin tai ajoneuvo- luvan ja vaatia asiakirjan palauttamista, jos sitä käytetään turva-asetuksen ja ilmailulain turvaamista koskevan luvun mukaisten turva- toimien toteutumista vaarantavalla tavalla. Lentoaseman pitäjällä on vastaava oikeus voimassa olevan ilmailulain 106 §:n 3 mo- mentin nojalla. Lentoaseman pitäjä voisi 3 momentin nojalla perua henkilökortin myös siinä tapauksessa, että kortin voimassa olles- sa ilmenee kortin haltijaa koskeva 101 §:ssä tarkoitettu seikka. Vastaavaa säännöstä ei ole voimassa olevassa ilmailulaissa.

Henkilökorttia ja ajoneuvolupaa koskevassa päätöksenteossa on kyse julkisesta hallintotehtävästä, joten lentoaseman pitäjän on tehtävää hoitaessaan noudatettava hallinnon yleislakeja perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimusten turvaamiseksi. Lentoaseman pitäjän henkilöstöä koskevasta rikosoikeudellisesta virkavastuusta säädettäisiin lain 174 §:ssä. Muutoksenhastusta säädettäisiin 181 §:ssä.

104 §. *Ilmailun turvaamista edistävät laitteet.* Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa ilmailun turvaamista edistävälle laitteelle myöntämänsä hyväksynnän, jos osoittautuu, ettei laite täytä turva-asetuksessa hyväksynnälle asetettuja vaatimuksia eikä laitetta viipymättä saateta vaatimusten mukaiseksi. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 110 §:ää.

10 luku. **Ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinta sekä lennonvarmistuspalvelut**

Lennonvarmistus perustuu Euroopan unionin asetustasoiseen sääntelyyn (niin sanottu *SES-lainsäädäntö*, *Single European Sky*), joka on sellaisenaan jäsenvaltioissa sovellettava lainsäädäntöä. Lennonvarmistuspalvelun kansallisten sääntelytarpeiden arvioinnin kannalta on todettava, että EU-tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansallista sääntelyä ei saa antaa asetuksen soveltamisalalla, ellei asetus nimenomaisesti velvoita tai valtuuta täydentävään kansalliseen sääntelyyn tai muuhun päätöksentekoon. Esityksen 10 luvussa säädettäisiin siten vain niistä kansallisista järjestelyistä, jotka on katsottu välttämättömiksi täydentämään unionitason lainsäädäntöä. Luvun otsikkoa on muutettu voimassa olevaan ilmailulakiin verrattuna niin, että se sisältää ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinnan lennonvarmistuspalvelun lisäksi.

Ilmatilan hallinta on osa suvereenin valtion itsemääräämisoikeutta, ja sillä taataan myös maanpuolustuksen toimintaedellytykset. Ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinnasta ja liikenteen priorisoinnista päätetään kansallisesti EU-lainsäädäntö huomioden. SES-puiteasetuksessa on sekä johdanto-osassa että yksittäisissä artikloissa nimenomaisia määrä-

yksinä, joissa korostetaan valtion täysivaltaisuuden sekä sotilasilmailun huomioon ottamisen merkitystä. Tässä ovat erityisen merkityksellisiä puiteasetuksen 1 artiklan määräykset ensinnäkin siitä, että ”... asetuksen ja 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden soveltaminen ei vaikuta jäsenvaltioiden omaa ilmatilaansa koskevaan suvereniteettiin eikä 13 artiklassa esitettyihin jäsenvaltioiden tarpeisiin, jotka liittyvät yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustuskysymyksiin.

105 §. *Luvun soveltamisala ja yleiset säännökset.* Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 111 §:ää.

Pykälän 1 momenttiin otettaisiin viittaus yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeviin niin sanottuihin SES-asetuksiin eli puiteasetukseen, palveluntarjonta-asetukseen, ilmatila-asetukseen ja yhteentoimivuusasetukseen sekä näiden asetusten nojalla annettaviin komission asetuksiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tässä luvussa olevat säännökset täydentävät 1 momentissa tarkoitettujen asetusten säännöksiä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentoturvallisuuden ja ilmailun sujuvuuden edellyttämät tarkemmat ilmatilan ja ilmaliikenteen hallintaa sekä lennonvarmistuspalvelua koskevat määräykset, jotka perustuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä Eurocontrolin normeihin ja suosituksiin. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa myös ilmatilan ja ilmaliikenteen hallintaa sekä lennonvarmistuspalvelua koskevien Euroopan unionin lainsäädännön edellyttämät täydentävät määräykset. Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava puolustusvoimia tai sisäministeriötä siltä osin kuin ne liittyvät sotilasilmailun tai valtion ilmailun toimintaedellytyksiin. Siviili-ilmailun, sotilasilmailun ja valtion ilmailun yhteensovittamisesta joustavan ilmatilan käytössä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittaminen vaatii tarkempaa säätelyä, koska FUA-asetus ei määrää yhteensovittamisen yksityiskohtaista toteuttamista tai siihen osallistuvia tahoja.

106 §. Määritelmät. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 112 §:ää, mutta sinä määriteltäisiin lisäksi tiettyjä luvun kannalta keskeisiä käsitteitä puiteasetuksen mukaisesti. Tässä luvussa tarkoitettaisiin:

- *yhtenäisellä eurooppalaisella ilmatilalla* kokonaisuutta, joka perustuu 105 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin asetuksiin,

- *lähialueella* valvottua ilmatilaa, joka ulottuu maan tai veden pinnasta määrättyyn ylärajaan saakka,

- *lähestymisalueella* yhden tai useamman suurehkon lentopaikan läheisyyteen tavallisesti ilmaliikennepalvelureittien yhtymäkohtaan perustettua lennonjohtoaluetta,

- *ilmatilaluokalla* rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa voidaan suorittaa määrätyn tyyppisiä, lentosäännöissä tarkemmin eritellyjä lentoja ja jossa annettavat ilmaliikennepalvelut ja noudatettavat toimintasäännöt on määrätty. Lähialuetta, lähestymisaluetta, lentotiedotusvyöhykettä ja ilmatilaluokkaa koskevat määritelmät vastaavat ICAO:n määritelmiä. Ilmatilaluokat määritellään lentosäännöissä.

- *lentotiedotusalueella* ulottuvuudeltaan määriteltyä ilmatilaa, jossa tarjotaan lentotiedotuspalvelua tai hälytyspalvelua;

- *ilmatilan hallinnalla* suunnittelutoimintoa, jonka päätavoite on hyödyntää käytettävissä olevaa ilmatilaa mahdollisimman tehokkaasti jakamalla aikoja dynaamisesti ja erottelemalla joissakin tapauksissa eri ilmatilan käyttäjäluokille osoitettava ilmatila lyhytaikaisten tarpeiden perusteella;

- *ilmatilan jäsentämisellä* Liikenteen turvallisuusviraston päätöksentekoa, jonka yhteydessä vahvistetaan ilmatilan käyttö ja rakenne;

- *ilmaliikenteen hallinnalla* ilmassa tai maassa suoritettavien toimintojen (ilmaliikennepalvelun, ilmatilan hallinnan ja ilmaliikennevirtojen säätelyn) yhdistelmää, joilla varmistetaan ilma-alusten turvallinen ja tehokas liikkuminen toiminnan kaikissa vaiheissa; ja

- *lennonvarmistuspalvelulla* ilmaliikennepalvelua, viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelua, lennonvarmistukseen tarkoitettua sääpalvelua sekä ilmailutiedotuspalvelua.

Lennonvarmistusta on laajasti ymmärrettyinä pidettävä julkisena hallintotehtävänä.

Lennonvarmistus on kuitenkin luonteeltaan erityisluonteista teknistä ja tosiallista hallintotoimintaa, jonka yhteydessä ei tehdä hallintopäätöksiä. Perustuslakivaliokunta on linjannut hallituksen esityksen 139/2005 vp yhteydessä (PeVL 47/2005), että tällaisessa tilanteessa oikeusturvan takeet perustuvat sääntelyn täsmällisyyteen ja asianmukaisuuteen, henkilöstön koulutukseen ja pätevyysvaatimuksiin sekä toiminnan riittävään valvontaan. Perustuslakivaliokunta katsoi myös, että lennonvarmistusta koskeviin tehtäviin ei sisälly merkittävää julkisen vallan käyttöä ja, ettei lennonvarmistuksen järjestäminen ilmaaliikennepalvelun tarjoajan toimesta ollut näillä perusteilla perustuslain 124 §:n kannalta ongelmallista.

107 §. Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 118 §:ää, mutta siihen on lisätty viittaus ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan. Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisen periaatteista säädetään EU-asetuksessa. Kansallisella tasolla yhteensovittamisessa otetaan huomioon maanpuolustuksen tarpeet ja kansallinen etu sekä Suomessa käytössä olevan yhteen sovitun siviili- ja sotilasilmailun lentoasemaverkko- ja lennonvarmistusjärjestelmän erityispiirteet. Pykälässä säädettäisiin lisäksi ilmatilan hallinnan neuvottelukunnasta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tarkemmin FUA-asetuksen periaatteiden kansallinen toteutuminen siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisessa. Suomessa lennonvarmistus on järjestetty siten, että lennonvarmistuspalvelua niin siviili- kuin sotilasilmailulle tarjoaa siviililennonvarmistuspalvelun tarjoaja. SES-asetusten ohella ilmatilan joustavaa käyttöä koskevassa asetuksessa (EY) 2150/2005 (niin sanottu FUA- asetus) vahvistetaan säännöt jäsenvaltioiden vastuulla olevassa ilmatilassa toimivien ilmaliikenteen hallinnasta vastaavien siviili- ja sotilas-yksiköiden välisen paremman yhteistyön varmistamiseksi. Asetuksessa on kyse myös siitä, miten jäsenvaltiot konkreettisemmin ovat velvoitettuja toimimaan yhteistyössä toistensa kanssa kansalliset sotilaalliset tarpeet huomioon ottaen ja miten jäsenvaltioiden tulee tehostaa siviili- ja sotilasalan lä-

heistä yhteistyötä ilmatilan turvallisen käytön takaamiseksi.

Pykälässä olisi tarkoitus osaltaan varmistaa myös kansallisen turvallisuuden ja maanpuolustuksen etujen toteutuminen Suomessa. Suomessa oleva yhteen sovitettu lentoasemaverkko- ja lennonvarmistusjärjestelmä, jossa puolustusvoimilla ei ole omaa rinnakkaista järjestelmää, vaan ylläpidetään yhteistä valtion omistamaa järjestelmää, ja ilmatilankäyttäjien toimintamahdollisuuksien turvaaminen edellyttävät yhteensovittamista kaikilla ilmatilan hallinnan tasoilla. Ilmatilan hallintaa toteutettaessa olisi varmistettava sotilasilmailun ja valtion ilmailun toimijoiden mahdollisuus toteuttaa niille säädettyjä tehtäviä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että puolustusministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö sopivat siitä, miten siviili- ja sotilasilmailun tarpeet otetaan huomioon ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinnassa, lennonvarmistuspalvelun tarjonnassa sekä joustavan ilmatilan käyttöön liittyvissä menettelyissä. Ilmatilan hallintaan ja sen joustavaan käyttöön sisältyvät menetelmät määritellään yksityiskohtaisesti ASM-toimintakäsikirjassa. Käsikirjassa kuvatuilla käytännöillä Liikenteen turvallisuusvirasto ja puolustusvoimat pyrkivät varmistamaan ilmatilan turvallisen, tehokkaan ja joustavan käytön, sekä takaamaan toiminnan läpinäkyvyyden, yhteen sovitettamalla eri osapuolten väliset ilmatilan käyttötarpeet. Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisessa sovelletaan Eurocontrolin joustavaa ilmatilan käyttöä koskevaa ohjeistusta. FUA-asetus tunnistaa kolme eri yhteistyön tasoa. Ne koskevat kansallisen ilmatilapolitiikan ja rakenteiden luomista, ilmatilan päivittäistä jakamista ja ilmatilan tosiaikaista käyttöä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön yhteydessä toimivasta ilmatilan hallinnan neuvottelukunnasta. Sen tehtävänä on valmistella edellä 2 momentissa tarkoitettut asiat liikenne- ja viestintäministeriön sekä puolustusministeriön välillä ja neuvoa-antavana elimenä käsitellä siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamiseen liittyviä kysymyksiä ottaen huomioon ilmatilan eri käyttäjien tarpeet. Neuvottelukunta asetettaisiin valtioneuvoston toimesta kol-

meksi vuodeksi kerrallaan siviili- ja sotilasilmailun toimijoiden edustajista.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta säätää valtioneuvoston asetuksella tarkemmin neuvottelukunnan tehtävistä ja kokoonpanosta.

108 §. Ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 116 §:ää ja siinä säädettäisiin tarkemmin kuinka ilmaliikenne- ja sääpalveluntarjoaja valitaan huomioiden kansalliset tarpeet. Toimivalta ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoajan nimeämiseen annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriöltä valtioneuvoston yleisistunnolle. Nimeämisestä päättäisi valtioneuvosto, koska kyse on periaatteellisesti merkittävästä kansalliseen turvallisuuteen ja maanpuolustukseen vaikuttavasta asiasta. Nimeämisessä olisi huomioitava ilmaliikennepalvelun tarjoamisen kytkös ilmatilan hallintaan.

Ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoajaa nimitettäessä tulisi huomioida palvelun tarjoajan kyky ja mahdollisuus tuottaa palveluita myös poikkeusoloissa. Puolustusvoimille on ehdotoman tärkeää, että osa lennonvarmistuspalveluita tuottavista henkilöistä olisi käytettävissä puolustusvoimien reservin tehtävissä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valtioneuvoston toimivallasta nimetä palveluntarjoaja-asetuksen 8 artiklan mukaisesti ilmaliikennepalvelun tarjoaja yksinoikeudella Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan. Ennen nimeämistä olisi kuultava sisäministeriötä ja puolustusministeriötä, sillä Suomessa siviili- ja sotilaslennonvarmistuspalvelun tarjoaminen on tällä hetkellä yhteen sovitettu. Valtioneuvosto ottaisi palveluntarjoajaa nimitessään huomioon asianomaisessa ilmatilassa tai sen osassa tarjottavan ilmaliikennepalvelun erityispiirteet, turvallisuuden säilymisen korkealla tasolla, ilmatilan tehokkaan käytön sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja poikkeusoloihin liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Palveluntarjoajan nimeämisellä ja nimeämisen ehdoilla on merkitystä Suomessa olevan lennonvarmistuksen yhteen sovitettujen järjestelmän toimivuuden ja ylläpidon kannalta. Ilmaliikennepalvelun tarjoamisen osalta yhdessä ilmatilassa tai sen osassa voi toimia vain yksi ilmaliikennepalvelun tarjoaja ker-

rallaan. Ilmaliikennepalvelun tarjonta on luonnollinen monopoli: yhdellä lentoasemalla ei voi olla kahta lennonjohtotornia eikä samalla sektorilla voi toimia kahta keskenään kilpailevaa lennonjohtajaa. Palveluntarjoajien 6 artiklassa säädetään, että lennonvarmistuspalvelun tarjoamista koskevat yhteiset vaatimukset annetaan komission täytäntöönpanoasetuksina. Lennonvarmistuspalvelun tarjoamista koskevat yhteiset vaatimukset on annettu komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 1035/2011 lennonvarmistuspalvelun tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sääpalvelun tarjoajan nimeämisestä. Palveluntarjoajien 9 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat nimetä sääpalvelun tarjoajan kaikkien tai joidenkin säätiötoimien toimittamiseksi yksinoikeudella niiden vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osissa turvallisuusnäkökohdat huomioon ottaen. Pykälän 2 momentissa annettaisiin valtioneuvostolle tällainen valtuus. Ennen sääpalvelun tarjoajan mahdollista nimeämistä olisi kuultava sisäministeriötä, puolustusministeriötä ja ilmaliikennepalvelun tarjoajaa. Mitä edellä on todettu siviili- ja sotilaslennonvarmistuspalvelun yhteensovittamisesta, koskee myös lennonvarmistuksen tarvitsemia sääpalveluja. Myös sääpalvelujen tarjoajaa nimitettäessä olisi otettava huomioon turvallisuustekijät sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja kriisitilanhallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Ilmatieteen laitos on nimetty lentosääennustepalvelun ja lentosäävaroituspalvelun sekä lentosäähavaintopalvelun tarjoajaksi yksinoikeudella Suomen lentotiedotusalueelle 31.1.2020 asti.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lennonvarmistuspalveluiden antamisesta englannin kielellä. Lennonvarmistustoiminnassa ja lennonjohtopalveluissa käytetään yleisesti englannin kieltä. Koska lentoliikenne on hyvin kansainvälistä, yhteisen kaikkien ymmärtämisen kielen käyttö on selkeä turvallisuustekijä. Toimintaa harjoittaa suppea ammattiryhmä, jolle englannin kieli on kansainvälisistä sopimuksista ja käytännöstä johtuen vakiintunut ammattikieli. Tämän johdosta mo-

mentissa valtuutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriö päättämään, että Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osassa lennonvarmistuspalvelua annetaan vain englannin kielellä, jos se on lentoturvallisuuden tai ilmailun sujuvuuden varmistamiseksi sekä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden toteuttamiseksi tarpeen. Tällaiset päätökset koskisivat lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä lähinnä yläilmatilaa ja aluelennonjohtopalveluita sekä pidemmällä aikavälillä mahdollisesti kansainväliseen liikenteeseen käytettäviä suurimpia lentoasemia.

109 §. Ilmatilan jäsentäminen ja hallinta. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 114 §:ää, mutta siinä säädetään tarkemmin ilmatilan jäsentämisestä sekä hallinnasta. Ilmatilan hallinta on toimintona merkittävässä ja keskeisessä asemassa, kun käytännön toiminnassa toteutetaan voimassa olevan ilmatilarakenteen mukaisen ilmatilan käyttöä eri käyttäjäryhmien välillä. Toiminnolla on välittömät taloudelliset vaikutukset niin siviili-ilmaliikenteelle, lennonvarmistuspalvelun tarjoajille kuin puolustusvoimille. Ilmatilan lohkosta päättäminen on ilmatilan rakenteesta päättämistä. Valtion rajat ylittävät lentoliikennereitit suunnitellaan ja sovitaan kansainvälisissä yhteistyöfoorumeissa. Sotilasilmailun suorituskyvyn rakentamisessa ja ylläpitämisessä tarvittavat harjoitusalueet suunnitellaan kansallisella tasolla. Edellä mainitut yhteen sovitetaan kokonaisuudeksi, jolla turvataan maanpuolustuksen järjestäminen kustannustehokkaasti, kansainvälisen lentoliikenteen sujuvuus sekä siviili- ja sotilasilmailun turvallinen yhteensovittaminen. EU-säädösten mukaisesti ilmatilan hallintaa toteuttaa FUA-asetuksen 5 artiklassa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö (AMC, Airspace Management Cell). Normaaliolojen, häiriötilanteiden ja poikkeusolojen toimintamallien yhteensovittamiseksi on tärkeää, että yksikkö on yhdistetty siviili- ja sotilastoimiin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston valtuudesta päättää ilmatilan lohkon perustamisesta ja muuttamisesta Suomen vastuulla olevassa ilmatilan osassa. Ilmatilan lohkolle tarkoitetaan puitteasetuksen mukaan ulottuvuudeltaan paikallisesti ja ajallisesti määriteltyä ilmatilaa, jossa tarjotaan lennonvarmistuspalveluja. Nämä

ovat rajoiltaan määriteltyjä ilmatilan osia, kuten sektoreita, lähi- ja lähestymisalueita ja lentotiedotusvyöhykkeitä, joissa tarjotaan lennonvarmistuspalvelua. Liikenteen turvallisuusvirasto ottaisi päätöstä tehdessään huomioon lentoliikenteen sujuvuuden, maanpuolustuskäytökohdat, siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisen sekä valtion ilmailun asianmukaiset toimintaedellytykset sekä harasteilmailun toimintamahdollisuudet. Esityksen 11 §:n nojalla valtioneuvoston asetuksella perustettaisiin kielto- ja rajoitusalueita.

Ilmatilan jäsentämisestä toiminnallisiksi ilmatilan lohkoiksi säädetään palveluntarjonta-asetuksen 9 a artiklassa. Asetuksen 9 a artiklan 3 kohdan mukaan usean jäsenvaltion vastuulla olevalla alueella ulottuva toiminnallinen ilmatilan lohko voidaan perustaa ainoastaan kaikkien sellaisten jäsenvaltioiden yhteisellä sopimuksella, jotka ovat vastuussa mistä tahansa lohkon sisältyvästä ilmatilan osasta. Tällaisen ilmatilan lohkon perustaminen käsiteltäisiin valtiosopimusasiana.

Pykälän 2 momentissa myös säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa ilmatilan käytön ja jäsentämisen periaatteet sekä antaa tarkempia määräyksiä ilmatilan turvallisuudesta, tehokkaasta ja joustavasta käytöstä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että FUA-asetuksen 5 artiklassa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö (Airspace Management Cell, AMC) toimii nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan yhteydessä. AMC vastaa ilmatilan päivittäisestä hallinnasta. Toiminnallisesti yksikkö toteuttaa ilmatilan hallintaa käsikirjan määrittämien periaatteiden mukaan. Toimintaperiaatteet on sovittu liikenne- ja viestintäministeriön ja puolustusministeriön välillä. Ilmatilan hallinta on perusedellytys myös maanpuolustuksen järjestämiselle ja puolustusvoimien harjoitustoiminnalle. Toimintaperiaatteissa kiinnitetään erityistä huomiota turvallisuuteen ja maanpuolustukseen, mukaan lukien sotilaallisen maanpuolustuksen lakisäätöisistä tehtävistä seuraavien erityistarpeiden riittävään huomioon ottamiseen normaali- ja poikkeusoloissa sekä häiriötilanteissa.

Operatiivis-teknisistä syistä ja kustannustehokkuuden kannalta on tarkoituksenmukaista järjestää ilmatilanhallintayksikön toi-

minta ilmaliikennepalvelun tarjoajan yhteyteen. Maanpuolustuksen kannalta on tärkeää, että muun muassa ilmatilan hallinta on kansallisen toimijan tuottamaa ja että puolustusvoimat on siinä osallisena. Yksikön toimintaan osallistuvat kansallisesti sekä siviili- että sotilastoimijat. Puolustusvoimat vastaavat valmiuslain mukaisesti määrällisissä poikkeusoloissa ilmatilan hallinnasta.

110 §. Lentomenetelmät. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 115 §:ää. Pykälässä säädettäisiin, että ilmaliikennepalveluntarjoaja vastaa lentomenetelmistä lentoturvallisuutta koskevien operatiivisten vaatimusten puitteissa. Ilmaliikennepalvelun tarjoaja on viime kädessä vastuussa lentomenetelmien turvallisuudesta. Lentomenetelmillä tarkoitetaan suunnittelua, jonka avulla ilmaliikennepalvelun tarjoaja ohjaa lentopaikan ja ilma-aluksen henkilöstöä, jotta ilma-aluksen operointi ja erityisesti lentoaseman lähtö- ja tuloreititys ovat turvallisia. Lentotiedotuspalvelulla taas tarkoitetaan kaikkea sitä tietoa, mitä ilmaliikennepalvelun tarjoaja antaa lentopaikan ja ilma-aluksen henkilöstölle turvallisen liikennöinnin varmistamiseksi.

111 §. Lennonvarmistuspalvelun maksut. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 123 §:ää, mutta siihen on lisätty uusi 2 momentti. Komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 391/2013 lennonvarmistuspalvelun yhteisestä maksujärjestelmästä säädetään lennonvarmistuspalvelun maksuista. Palveluntarjonta-asetuksen 14 artiklan mukaan komission alaisessa yhtenäisen ilmatilan komiteassa laaditaan lennonvarmistuspalvelun maksujärjestelmä. Sen on oltava lentoreittimaksujen perimistä koskevan Eurocontrolin järjestelmän mukainen.

Jäsenvaltioiden on maksuja määrittäessään puolestaan määritettävä maksut syrjimättömästi. Jos eri ilmatilan käyttäjiltä veloitetaan samasta palvelusta maksuja, ei eroa saa tehdä ilmatilan käyttäjän kansallisuuden tai luokan perusteella. Tiettyjen käyttäjien, erityisesti kevyiden ilma-alusten ja valtion ilma-alusten, osalta voidaan sallia vapautus maksuista edellyttäen, että vapautuksesta koituvia kustannuksia ei siirretä muiden käyttäjien maksettaviksi. Lennonvarmistuspalvelut saavat tuottaa tuloja siinä määrin, että ne ylittävät kaikki suorat ja epäsuorat toimintakus-

tannukset ja antavat pääomalle kohtuullisen tuoton, joka osaltaan mahdollistaa tarvittavan pääoman karttumisen. Maksujen on vastattava ilmatilan käyttäjille annettavien lennonvarmistuspalvelun ja -laitteiden kustannuksia ottaen huomioon eri ilma-alustyyppien suhteellinen tuotto.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi valvoa, että maksut määritellään palveluntarjontasetuksen 15 artiklan mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi valvoa, että valtion ilmailulta ja sotilasilmailulta perittävät maksut ovat kohtuullisia ja hinnoittelussa noudatetaan sitä, mitä jäljempänä 112 §:ssä säädetään.

112 §. *Valtion ilmailun ja sotilasilmailun tehtävien toteuttamista varten ylläpidettävät, järjestettävät ja kehitettävät lennonvarmistuspalvelut ja niiden hinnoittelu.* Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 117 §:ää.

Pykälä sisältäisi säännökset valtion ja sotilasilmailun tehtävien toteuttamista varten ylläpidettävistä, järjestettävistä ja kehitettävistä lennonvarmistuspalveluista ja niiden hinnoitteluperusteista. Sääntely kohdistuisi siviili-ilmailun lennonvarmistusjärjestelmään. Ilmailulain mukaan toiminnasta vastaa nimetty ilmaliikennepalvelun tarjoaja, johon tehtävään Finavia Oyj on tällä hetkellä nimetty.

Siviili- ja sotilasilmailu toimivat Suomessa niin sanotun yhteen sovitun lentoasemaverkko ja lennonvarmistusjärjestelmän puitteissa, jossa siviili- ja sotilasorganisaation yhteistyö on jatkuvaa. Puolustusvoimien toiminnan turvaamisen kannalta olisi huomioitava sotilasilma-alusten erilainen suorituskyky verrattuna siviili-ilma-aluksiin kehitettäessä lennonvarmistuksen järjestelmiä. Sotilasilma-aluksien varustaminen kaikilta osin vastaamaan siviilivaatimuksia aiheuttaa suuria kustannuksia lisäämättä ilma-alusten suorituskykyä. Säännöksellä ei olisi tarkoitus muuttaa vakiintunutta yhteistyökäytäntöä tai sen perusteita.

Ilmaliikennepalvelun tarjoajan aluevalvontatehtävien perusteista säädetään aluevalvontalaissa (755/2000). Aluevalvontatehtävistä aiheutuvien kustannusten ja korvausten perusteet määräytyvät sen mukaisesti, mitä aluevalvonnasta säädetään ja päätetään sisäl-

täen myös ilmaliikennepalvelun tarjoajalle kuuluvat aluevalvontatehtävät liikenne- ja viestintäministeriön nimeämispäätöksen mukaisesti.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lain 108 §:ssä tarkoitetun ilmaliikennepalvelun tarjoajan velvollisuudesta ylläpitää, järjestää ja kehittää tarjoamiaan lennonvarmistuspalveluja ilmatilan lohkoissa siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten. Laki lentoasemaverkosta ja -maksuista (210/2011) velvoittaa lentoasemaverkkoyhtiön ylläpitämään, järjestämään ja kehittämään lentoasemaverkkoa ja -palveluita siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten.

Valtion ilma-aluksille ja sotilasilma-aluksille tarjottavat lennonvarmistuspalvelut rinnastettaisiin jatkossa lähtökohtaisesti siviili-ilmailun palvelutoimintaan 2 momentin mukaisesti. Kyseinen hinnoittelusäännös olisi oikeudellisen monopolin hintasääntelyä, jossa alhaisten rajakustannusten palvelutuotannossa sovellettaisiin yhtenäishinnoittelua. Ilmaliikennepalvelun tarjoajalla on oikeudellinen monopoli nimetyssä tehtävässään, joka perustuisi lain säännöksiin ja valtioneuvoston yleisistunnon nimeämispäätökseen.

Pykälän 2 momentissa olisi määritelmä lennonvarmistuksen erillispalveluista, joihin kuuluisivat yksinomaan valtion ilma-alusten ja sotilasilma-alusten toiminnan vaatimuksesta tarvittavia palveluita. Pykälän 3 momentin perusteella lennonvarmistuksen erillispalvelut voitaisiin määritellä tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Lennonvarmistuksen erillispalveluista on säädetty laissa lentoasemaverkosta ja -maksuista (210/2011). Niitä olisivat lennonvarmistuspalvelut yksinomaan valmiustarkoituksessa järjestettyä lentoasemien pidennettyä aukioloa varten. Toisaalta alueenjohtoon normaalit ympärivuorokautiset lennonvarmistuspalvelut eivät kuuluisi lentoaseman erillispalveluihin.

Lennonvarmistuksen erillispalvelujen hinnoittelusta säädettäisiin pykälän 4 momentissa. Hinnoittelu olisi kustannusvastaavaa sisältäen kohtuullisen tuoton. Erillispalvelut eivät siten kuuluisi 2 momentin mukaisen yhtenäishinnoittelun piiriin.

Taloudellisessa käsitteistössä ja kilpailu-keudellisessä sääntelyssä ovat vakiintuneet laskenta- ja arviointiperusteet, joita sovellettaisiin myös tässä asiassa. Tavanomaisten käyttö-, ylläpito- ja kehittämiskustannusten kattamisen jälkeen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalla on oikeus kohtuulliseen tuottoon sitoutuneelle pääomalle.

Tuoton kohtuullisuuden arvioinnissa otettaisiin huomioon sijoituksen vähäinen riskipitoisuus, rahoituskulut ja laitteistojen käyttöikä. Yleisperiaatteena olisi se, että vuosittain tarkasteltava erillispalveluiden tuottotaso ei voisi nämä seikat huomioon ottaen ainakaan ylittää omistajan asettamaa oman pääoman tuottotavoitetta. Osapuolten välinen, liiketaloudellisin perustein tehty palvelusopimus olisi kuitenkin ensisijainen keino erillispalveluiden ja niiden korvauserusteiden määrittämiseksi.

113 §. *Lennonvarmistushenkilöstön lupakirja, kelpoisuustodistus, kelpuutus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus.* Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 119 §:ää. Pykälää muutettiin 1 päivänä toukokuuta 2013 voimaan tulleella lailla ilmailulain muuttamisesta (280/2013). Tuolloin ilmailulääkäri ja ilmailulääketieteen keskus lisättiin Liikenteen turvallisuusviraston rinnalle lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntäjiksi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lennonjohtotehtävää suorittavan lennonjohtajan ja lennonjohto-oppilaan lupakirjoista ja pykälän 2 momentissa asetettaisiin vastaavat vaatimukset lennontiedottajan tehtävässä toimivalle.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan lennonjohtajalta, lennonjohto-oppilaalta ja lennontiedottajalta vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnöistä sekä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksista lentoturvallisuuden edellyttämät tarkemmat määräykset, jotka pohjautuvat Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 1 ja Eurocontrolin vaatimuksiin täydennettyinä maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi Suomen oloihin tehdyillä poikkeuksilla ja lisäyksillä.

114 §. *Lennonvarmistushenkilöstön koulutus.* Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 120 §:ää ja myös tätä pykälää muutettiin edellä mainitulla osauudistuksella niin, että pykälän 1 momentissa lennontiedottajan kelpoisuustodistus muutettiin lennontiedottajan lupakirjaksi. Nyt pykälän sisältöön ei esitetäisi muutoksia. Lennonvarmistusteknisellä henkilöstöllä tarkoitetaan henkilöstöä, joka toimii lennonvarmistuksen operatiivisten järjestelmien turvallisuuteen liittyvissä tehtävissä, ja ylläpitää ja huoltaa operatiivisessa käytössä olevia ilmaliikenteen hallinnan yhteydenpito-, suunnistus-, valvonta- sekä säähavaintolaitteita ja -järjestelmiä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että lennontiedottajan lupakirjaan liittyvän koulutuksen antamiseen olisi oltava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä. Hyväksyntä olisi myönnettävä, jos hakijalla on tehtävänsä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö sekä tarpeelliset koulutustilat ja -välineet, koulutusohjelma ja laatujärjestelmä. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi koulutusta antavien organisaatioiden toimintaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa määräyksiä lennonvarmistusteknisen henkilöstön koulutuksesta ja kelpoisuudesta. Niissä otettaisiin huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetut standardit ja suositukset sekä Eurocontrolin normit ja suositukset. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi lennonvarmistusteknisen henkilöstön kelpoisuusjärjestelmän. Hyväksyntä olisi myönnettävä, jos hakija täyttää Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettujen standardien ja suositusten sekä Eurocontrolin normien ja suositusten pohjalta asetetut vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi kelpoisuusjärjestelmän ylläpitäjän toimintaa. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä Eurocontrolin normeihin ja suosituksiin perustuvia tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitettun koulutusorganisaation henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta, kou-

lutusohjelmista, työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista. Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että pykälässä tarkoitetun koulutusorganisaation hyväksynnän valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 16 luvussa.

115 §. *Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden toteutumiseen liittyvien tietojen kerääminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 124 §:ää. Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta saada lennonvarmistuspalvelun tarjoajalta ja puolustusvoimilta salassapitosäännösten estämättä ne tarpeelliset tiedot, joita virasto tarvitsee yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden toteutumisen arviointia varten sekä edelleen niistä raportoidakseen Euroopan komissiolle. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteet on määritelty 105 §:ssä tarkoitetuissa Euroopan unionin SES-lainsäädännössä. Puiteasetuksen 12 artiklan 1 kohdassa säädetään jäsenvaltioiden vuosittain antamista kertomuksista puiteasetuksen ja sen 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden mukaisesti toteutetuista toimista. Liikenteen turvallisuusvirastolla on siten unionilainsäädännön mukainen raportointivelvollisuus, jota varten se tietoja keräisi. Toimenpiteillä tarkoitetaan palveluntarjoajien palvelun, ilmatila-asetusta, yhteentoimivuusasetusta sekä komission antamia täytäntöönpanoasetuksia.

Tietoja esimerkiksi joustavan ilmatilan käytön periaatteen toteutumisesta voi saada vain Liikenteen turvallisuusvirastolta ja ilmavoimien esikunnalta. On tarpeellista määrittää vastuutaho, joka kerää tietoja palveluntarjoajilta ja viranomaisilta kansallisen tilanteen selvittämiseksi. Tässä tarkoitettuihin tietoihin ei sisälly henkilötietoja.

116 §. *Lennonvarmistustoiminnan tallenteet.* Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 125 §:ää. Pykälässä säädettäisiin lennonvarmistuksen tallenteista, joilla tarkoitetaan liikenteen tilannekuvasta ja lennonvarmistuksen viestiliikenteestä laadittuja tallenteita. Liikenteen tilannekuvalla tarkoitetaan kaikkea sitä tietoa ja kokonaiskuvaa, joka lennonvarmistuksella on viestiliikenteen tallenteiden ja ilmaliikenteen hallintajärjestelmien avulla käytössään tarkastelun kohteena olevasta tilanteesta.

Pykälän 1 momentin mukaan lennonvarmistuspalvelun tarjoajan olisi huolehdittava siitä, että liikenteen tilannekuva sekä lennonvarmistuksen puhelin-, radio- ja muu viestiliikenne tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta niin, että viestiliikenteen tallenteet eivät joudu ulkopuolisen käyttöön. Puhelin- ja radioliikenteen tallentaminen perustuu Chicagon yleissopimuksen 10 liitteen II osan 3 kappaleen 3.5.1.4 kohtaan sisältyvään standardiin. Tilannekuvan tallentaminen puolestaan perustuu yleissopimuksen 11 liitteen 6.4.1.2 kohdan suositukseen.

Tallenteiden säilyttämisestä on tarpeen säätää lailla, koska erityisesti puhelin- ja radioliikenteessä ja mahdollisessa muussakin viestiliikenteessä yksityisyydensuojakysymykset nousisivat muutoin esiin. Käytännössä tallentaminen ei ole aiheuttanut ongelmia, koska nauhoittaminen on kaikkien osapuolten tiedossa ja lennonvarmistusyksiköissä säännönmukaisesti on henkilöstölle tarjolla myös erillinen linja yksityispuheluja varten. Tutkattalenteisiin (liikenteen tilannekuva) ei sisälly vastaavia yksityisyydensuojaongelmia.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset tallentamistavoista ja tallenteiden säilyttämisaikoista. Liikenteen turvallisuusvirasto ottaisi säilyttämisaikaa määritessään huomioon ilmailuonnettomuuksien, vaaratilanteiden ja poikkeamien tutkimustarpeet. Säilytysaikaan ja siitä aiheutuviin tilatarpeisiin ja kustannuksiin vaikuttaa myös käytettävä tallennustekniikka. Tallentamistapoja koskevat määräykset perustuisivat ICAO:ssa tai Eurocontrolissa annettuihin standardeihin, suosituksiin tai sovittuihin käytäntöihin. Tallenteiden säilyttämisaikoja määrittäessä otettaisiin huomioon tallenteiden käyttötarkoitus. Lento-onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja poikkeamien tutkintaa varten tallenteet olisi säilytettävä vähintään 12 kuukautta. Erityistä tapahtumista saatuja tallenteita saattaa olla hyödyllistä käyttää esimerkiksi koulutukseen huomattavasti pitemmänkin, mahdollisesti useiden vuosien ajan. Jokaisesta lennosta on tehtävä niin sanottu lentosuunnitelma, joka toimitetaan jokaiselle lennon varrella palvelua tarjoavalle ilmaliikennepalveluyksikölle. EU:n jäsenvaltioista lentosuunni-

telmat syötetään järjestelmään, jota hallinnoi Euroopan lennonvarmistusjärjestö Eurocontrol. Näihin lentosuunnitelmiin sisältyy tietoja, joita tietosuojavaltuutetun ohjeistuksen valossa voidaan pitää henkilötietoina. Näiden tietojen luovuttaminen on kuitenkin lentojen toteuttamisen kannalta nykyisessä järjestelmässä välttämätöntä. Kansainväliseen järjestelmään kuuluu myös, että ilmaliikennepalvelun tarjoajat antavat toisilleen myös muuta ilmaliikenteen hallinnoinnin kannalta välttämätöntä tietoa, ilmaliikennehän siirtyy yhden palveluntarjoajan vastuulta toisen palveluntarjoajan vastuulle. Siksi momentissa säädettäisiin, että lentosuunnitelmia ja tilannekuvaa koskevia tietoja voitaisiin luovuttaa henkilötietolain estämättä toisen valtion tai järjestön ilmatilan hallintayksikölle ja ilmaliikennepalvelun tarjoajalle, jos kansainväliset standardit ja käytännöt tätä edellyttävät, kuitenkin maanpuolustuksen tarpeet huomioiden. Siltä osin kuin tallenteisiin sisältyy henkilötietoja, tietojen keruussa, tallentamisessa, säilyttämisessä ja rekisteristä poistamisessa noudatetaan henkilötietolain vaatimuksia. Lennonvarmistuspalvelun tarjoaja arvioi vähintään viiden vuoden välein tarvetta poistaa tietoja rekisteristä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tallenteiden käyttötavoista. Säännös vastaa esimerkiksi ICAO:n suositusta tilannekuvatalenteista, joita voitaisiin käyttää onnettomuus- ja vaaratilannetutkinnassa, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelussa, ilmaliikennepalvelujen ja valvontajärjestelmien arvioinneissa sekä lennonvarmistuspalvelun tarjoajan omassa lentoturvallisuustyössä. Lentoturvallisuustyöhön katsotaan kuuluvaksi koulutus, laadunhallinta, teknisten järjestelmien suorituskyvyn arviointi sekä vikatilanteiden ja palveluhäiriöiden selvittäminen. Ympäristövaikutusten arviointiin kuuluu tietojen käyttö melu- tai muiden ympäristöselvitysten ja -mittausten laatimisessa. Ilmatilan suunnitteluun kuuluu tietojen käyttö reitti- tai ilmatilakohtaisten tilastotietojen tuottamiseksi. Ympäristövaikutusten arviointia varten liikenteen tilannekuvasta voitaisiin julkaista koosteita, kuten reittien maantieteellistä sijoittumista esittäviä reittitiheyskarttoja.

11 luku. **Ilmailuonnettomuudet, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu, vaaratilanteet ja poikkeamat**

Luvussa säädettäisiin ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden ja vakavan vaaratilanteen tutkinnasta onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain säännöksiä täydentävästi. Luvun säännökset vastaisivat voimassa olevan ilmailulain 13 luvun säännöksiä, joilla on pantu täytäntöön poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla annettu direktiivi (ns. poikkeamadirektiivi). Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 376/2014 poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla tuli voimaan 15 päivänä toukokuuta. Asetus kumoo poikkeamadirektiivin. Koska asetusta ryhdytään soveltamaan vasta 15 päivästä marraskuuta 2015 alkaen, direktiivin täytäntöönpanosäännöksiä ei vielä esitetä poistettavaksi ilmailulaista. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua koskevat säännökset ovat sisältyneet voimassa olevassa ilmailulaissa lennonvarmistuslukuun, mutta nyt ne esitetään siirrettäväksi muutettuina tähän lukuun, johon ne paremmin sopisivat.

117 §. Määritelmät. Voimassa olevan ilmailulain ilmailuonnettomuuksia, vaaratilanteita ja poikkeamia koskevassa 13 luvussa ei ole ollut erillistä pykälää määritelmistä. Koska uuteen 11 lukuun sisällytettäisiin myös säännökset ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta, lukuun on katsottu tarpeelliseksi sisällyttää uusi 117 § ja sen mukaiset määritelmät. Pykälässä määriteltäisiin siten ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu, hätäpaikannus, vakava vaaratilanne sekä poikkeama.

Pykälän 1 kohdassa määriteltävällä *ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelulla* tarkoitettaisiin toimenpiteitä hädässä, kadoksissa tai uhkaavan vaaran alaisena olevan tai onnettomuuteen joutuneen ilma-aluksen paikantamiseksi ja avustamiseksi niin, että pelastusviranomaiset voivat käynnistää toimenpiteet ilma-aluksen ja siinä mukana olevien ihmisten pelastamiseksi. Lentopelastuskeskuksen johtamalla etsintälennoilla paikannetaan onnettomuuspaikka. Ilma-aluksen paikantamisen jälkeen onnettomuuspaikan maastoetsintöjen johtamisesta vastaa poliisi ja osana

aluelennonjohtoa toimiva lentopelastuskeskus (ARCC) tukee poliisia tässä tehtävässä.

Pykälän 2 kohdassa määriteltävällä hätäpaikannuksella tarkoitettaisiin etsinnän kohteena olevan käyttäjän päätelaitteen ja liittymän sijainnin ilmaisevia tunnistamis- ja paikkatietoja silloin, kun viranomaisen perustellun käsityksen mukaan etsinnän kohde on ilmeisesti hädässä tai välittömästi vaarassa eikä paikannustoimenpide siedä viivytystä.

Pykälän 3 kohdassa määriteltävällä vakavalla vaaratilanteella tarkoitettaisiin Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen eli Chicagon yleissopimuksen liitteessä 13 tarkoitettua vakavaa vaaratilannetta.

Pykälän 4 kohdassa määriteltävällä poikkeamalla tarkoitettaisiin tietoa ilma-aluksen toimintaan sekä ilmailun toimintoihin ja palveluihin liittyvistä vaaratilanteista, toiminnan keskeytyksistä, vioista, virheistä tai muista poikkeuksellisista tilanteista, jotka vaarantavat, tai olisivat voineet vaarantaa ilma-aluksen taikka siinä olevien henkilöiden tai kenen tahansa muun henkilön turvallisuuden.

118 §. Ilmailuonnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 127 §:ää, mutta pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin onnettomuuden ja vakavan vaaratilanteen ilmoittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka antaisi määräykset tietojen ilmoittamisesta, esimerkiksi lomakkeesta, jolla tiedot on ilmoitettava ja kenelle tiedot on lähetettävä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että onnettomuuksista ja vaaratilanteista olisi lisäksi ilmoitettava Onnettomuustutkintakeskukselle siten kuin turvallisuustutkintalaissa (525/2011) säädetään.

Voimassa olevan ilmailulain vastaavaan säännökseen verrattuna pykälään sisällytettäisiin uusi 3 momentti, jonka mukaan meripelastuslain (1145/2011) soveltamisalaan kuuluvista asioista olisi ilmoitettava meripelastuskeskuksen johtokeskukselle meripelastuslaissa edellytettävällä tavalla. Näin varmistetaan pelastustehtävien mahdollisimman nopea käynnistyminen.

119 §. Ilmailuonnettomuuksien tutkinta. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain

127 §:ää, mutta pykälän sisältöä muutettaisiin niin, että pykälässä viitattaisiin ajantasaiseen kansalliseen ja unionilainsäädäntöön. Ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden sekä vakavan vaaratilanteen tutkinnasta säädetään siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 996/2010 sekä turvallisuustutkintalaissa sekä laissa sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta (526/2011), joihin pykälässä viitattaisiin. Onnettomuustutkintakeskus tutkii siviili-ilmailun onnettomuudet ja vaaratilanteet ja sotilasilmailuviranomaisen sotilasilmailuonnettomuudet.

120 §. Liikenteen turvallisuusviraston järjestämä tutkinta. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 128 §:ää. Pykälässä säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto tutkii 118 §:n mukaan tutkittavana olevat siviili-ilmailun vaaratilanteet ja poikkeamat, jos tutkinta on tarpeen lentoturvallisuuden edistämiseksi. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi käyttää tutkinnassa apuna ulkopuolista asiantuntijaa. Tämä saattaa olla tarpeen muun muassa silloin, kun virastolla ei ole jotain tiettyä erityisasiantuntemusta. Ulkopuolisen asiantuntijan käyttämisen perusteena voi olla myös resurssien puute.

121 §. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 121 §, mutta pykälän sisältöä on tarkistettu ja uudessa ilmailulaissa ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun liittyvät säännökset esitetään siirrettäväksi lennonvarmistusluvusta ilmailuonnettomuuksia koskevaan 11 lukuun.

Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestäminen perustuu Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/1949) nojalla antamiin standardeihin ja suosituksiin (ICAO Annex 12) sekä ICAO:n ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yhteistyössä jäsenvaltioilleen tekemään Kansainväliseen lento- ja meripelastuskäsikirjaan (IAMSAR – DOC 9731). ICAO:n standardeissa on määritelty sopimusosapuolille eli jäsenvaltioille velvollisuus järjestää yksin tai yhteistyössä muiden sopimusosapuolten kanssa ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu alueellaan. Ilmailu-

lun etsintä- ja pelastuspalvelun perustekijät ovat lainsäädännöllisen viitekehyksen määrittely, vastuiden organisointi, riittävien resurssien turvaaminen, viestintäjärjestelyt sekä koordinaatio- ja operatiivisten toimenpiteiden riittävä resurssointi.

ICAO:n standardien perusteella ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu kattaa ne toimenpiteet, joita tarvitaan hädässä, kadoksissa tai uhkaavan vaaran alaisena olevan tai onnettomuuteen joutuneen ilma-aluksen paikantamiseksi ja avustamiseksi niin, että pelastusviranomaiset voivat käynnistää toimenpiteet ilma-aluksen ja siinä mukana olevien ihmisten pelastamiseksi. Itse lentopelastuspalvelu on siten laajempi osakokonaisuus, joka kattaa useiden pelastusviranomaisten toimenpiteet ilma-aluksen löytymisen jälkeen ilma-aluksen ja siinä mukana olevien ihmisten pelastamiseksi.

Ilmailulain valmistelun aikana on käyty liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenteen turvallisuusviraston, Rajavartiolaitoksen sekä ilmaliikennepalvelun tarjoajan eli Finavia Oyj:n välillä keskustelua siitä, mitkä ovat eri toimijoiden vastuut ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämisessä. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu on julkinen hallintotehtävä ja erityisesti Rajavartiolaitos sekä Finavia Oyj ovat esittäneet tarkennuksia lakiesitykseen, jotta eri viranomaisten ja palveluntarjoajan vastuut selkiytyisivät ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun kansallinen vastuuviranomainen olisi yksiselitteisesti määritelty. Viranomaisten ja palveluntarjoajan erilaisten näkemysten johdosta on päädytty nyt pykälässä esitetyn kaltaiseen kompromissiin ja lisäksi on sovittu, että ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua koskevat säännökset otettaisiin uudelleen tarkasteluun pykälän 2 momentissa tarkoitettun neuvottelukunnan työssä heti lain valmistelun jälkeen. Neuvottelukunnan työssä olisi mukana ainakin edustajat liikenne- ja viestintäministeriöstä, sisäministeriöstä, Liikenteen turvallisuusvirastosta, Rajavartiolaitokselta, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun tarjoajalta (Finavia Oyj:sta) sekä tarvittaessa muista sidosryhmistä. Neuvottelukunta voisi kuvata ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämiseen liittyviä vastuita ja työnjakoa nyt esitettyä yksityiskohtaisemmin ja tarvittaessa esittää muutoksia

sääntelyyn, esimerkiksi niin, että ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta säädettäisiin oma laki, joka voisi olla rakenteeltaan meripelastuslain (1145/2001) kaltainen. Neuvottelukunnan esitysten pohjalta liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi tarvittaviin lainsäädännöllisiin toimenpiteisiin.

Pykälän 1 momentin mukaisesti valtioneuvoston yleisistunto nimeäisi ilmaliikennepalveluiden tarjoajan, joka huolehtisi ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämisestä. Voimassa olevan ilmailulain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö nimeää palvelun järjestämisestä vastaavan ilmaliikennepalvelun tarjoajan vain siinä tilanteessa, että palvelun tarjoajaksi ilmoittautuisi useampi kuin yksi halukas palvelun tarjoaja. Nykyisellään Finavia Oyj toimii pykälässä tarkoitettuna ilmaliikennepalvelun tarjoajana.

Pykälän 2 momentin mukaan valtioneuvoston yleisistunto asettaisi neuvottelukunnan, jonka tehtävänä olisi koordinoida ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun tarjoajan ja eri viranomaisten välistä yhteistyötä. Neuvottelukunnan tehtäviin kuuluisi myös arvioida edellä esitetyn mukaisesti sitä, miten ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun sääntelyä tulisi jatkossa kehittää. Lisäksi neuvottelukunta koordinoisi ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun liittyvää kansainvälistä yhteistyötä ja siihen osallistumista. Tällaisen koordinaation ovat katsoneet tarpeelliseksi erityisesti Rajavartiolaitos ja Finavia Oyj.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä valvontaviranomaisena. Tehtäviin kuuluisi antaa Chicagon yleissopimuksen ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua koskevien standardien edellyttämät määräykset sekä kansainväliset sopimukset palvelun järjestämisestä ja siinä noudatettavista menettelytavoista ja käytännöstä sekä valvoa, että ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelussa noudatetaan ilmailulakia sekä sen nojalla annettuja määräyksiä ja kansainvälisiä sopimuksia.

Pykälän 4 momentti sisältäisi Liikenteen turvallisuusvirastolle annetun valtuuden antaa tarkemmat määräykset viranomaisten ja palveluntarjoajan välisestä työnjaosta ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämisessä. Kuten edellä on jo todettu, neuvottelukunnan keskeisenä tehtävänä olisi arvioida,

miten ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun liittyvää sääntelyä tulisi jatkossa kehittää.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun edellyttämästä tehtävästä maksettaisiin sen tuottamisen omakustannusarvoa vastaava korvaus. Korvauksesta säädettäisiin tarvittaessa tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin, että ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän ja sen, joka suorittaa tehtävää ilma-aluksessa tai lentopaikalla taikka muussa ilmailua varten tarkoitettussa laitoksessa, olisi osallistuttava ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun sekä pelastuspalveluharjoituksiin, jollei hän kykene esittämään pätevää estettä. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun osallistumaan velvoitetulle aiheutuneesta henkilö- tai omaisuusvahingosta suoritetaan valtion varoista vahingonkorvauslain mukainen korvaus. Pelastuslain 46 ja 95 §:n mukaan ilmailuviranomaiset ovat velvollisia huolehtimaan ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämisestä omalla kustannuksellaan.

Hoitaessaan ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämiseen liittyviä tehtäviä ilmaliikennepalvelun tarjoaja hoitaa julkista hallintotehtävää. Kun julkinen hallintotehtävä on luonteeltaan korostetun teknistä toimintaa ja kyse on lähinnä tosiasiallisesta hallintotoiminnasta ja operatiivisten tehtävien hoidosta, perustuslain 124 §:ssä asetetut vaatimukset perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta perustuvat sääntelyn täsmällisyyteen ja asiamukaisuuteen, henkilöstön koulutukseen ja pätevyysvaatimuksiin sekä toiminnan riittävään valvontaan. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan tehtävässä ei ole kyse suoraan ulkopuoliseen kohdistuvasta julkisen vallan käytöstä, vaan tosiasiallisesta ja suoritavasta hallintotehtävästä.

122 §. Häätäpaikannuslähetinrekisteri. Pykälä muutettaisiin voimassa olevan ilmailulain vastaavaan 122 §:ään verrattuna niin, että vastuu häätäpaikannuslähetinrekisterin ylläpidosta siirtyisi ilmaliikennepalvelun tarjoajalta Viestintävirastolle. Finavia Oyj:n julkisena hallintotehtävänä tähän asti hoitama tehtävä siirrettäisiin nyt Viestintäviraston vastuulle. Viestintävirastolla ei olisi itse ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämisessä

tehtäviä, vaan ne kuuluvat ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun tarjoajalle sekä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Viestintävirastolla olisi oikeus saada rekisterin ylläpitoa varten Liikenteen turvallisuusvirastolta ilma-alusrekisteristä tarvittavat tiedot salassapitosäännösten estämättä. Muilta osin pykälä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan ilmailulain vastaavaa säännöstä.

Vaatus pitää rekisteriä taajuudella 406 MHz toimivista häätäpaikannuslähettimistä perustuu Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 10. Pykälään sisältyisivät säännökset häätäpaikannuslähetinrekisterin tavoitteesta ja siitä, mitä perustietoja ja käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja pitää ja saa merkitä rekisteriin. Rekisteriin pitää merkitä Chicagon yleissopimuksen liitteessä 10 edellytetyt vähimmäistiedot. Tällaisia olisivat rekisterin omistajan ja käyttäjän yhteystiedot, häätäpaikannuslähettimen tunnistuskoodi ja häätäpaikannuslähettimen luonne, jolla tarkoitettaisiin sitä, onko kyseessä ilma-aluksen ensisijainen häätäpaikannuslähetin vai esimerkiksi pelastuslautan häätäpaikannuslähetin. Myös tiedot valmistajasta ja tyyppistä, rekisteritunnuksesta, kotilentopaikasta, enimmäismatkustajamäärästä, väristä ja radiovarustuksesta olisi merkittävä rekisteriin. Lisäksi rekisteriin saisi tarvittaessa lisätä muita ilma-aluksen kansainvälisten standardien ja käytäntöjen mukaisia tietoja, kuten rekisteröintipäivää, akun viimeistä voimassaolopäivää ja häätäpaikannuslähettimen sijaintitietoja.

Lisäksi valtioneuvostolle annettaisiin toimivalta säätää asetuksella tarkemmin 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen tietojen merkitsemisestä rekisteriin, jos Suomea koskevat kansainväliset velvoitteet, yleisesti käytössä olevat kansainväliset standardit, rekisterin tarkoitus, pelastustoiminnan toteutuminen, tekninen kehitys tai muut vastaavat seikat sitä edellyttävät.

123 §. Ilma-aluksen tai sen osan löytöminen. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 129 §:ää. Pykälän 1 momenttia kuitenkin muutettaisiin niin, että ilmailuonnettomuudessa kadonneen ilma-aluksen tai sen osan löytymisestä olisi ilmoitettava pelastuslain 3 §:n nojalla aina hätäkeskukselle. Ilmoitus voitaisiin tehdä myös lentopelastus-

keskukselle, poliisille tai merialueella meripelastuksen johtokeskukselle.

124 §. Hylyn poiskuljetus. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 130 §:ää. Pykälässä säädettäisiin hylyn poiskuljetuksesta. Turvallisuustutkintalain mukaan hylyn siirtäminen on kiellettyä onnettomuustutkinnan ollessa kesken. Siirtäminen saattaa kuitenkin olla turvallisuuden, lentoliikenteen sujumisen tai ympäristön kannalta tarpeen. Jotta tutkinta ei siirrosta häiriintyisi, lakiin ehdotetaan lisättäväksi velvoite kuulla tutkintaviranomaisista ennen siirtovelvoitetta.

125 §. Poikkeamista ilmoittaminen. Poikkeamista ilmoittamisesta säädetään ilmailulain lisäksi EU-lainsäädännössä eli EU:n ns. poikkeamadirektiivissä, johon pykälän 3 momentissa viitataan. Pykälän sisältöä ei esitettäisi muutettavaksi voimassa olevan ilmailulain 131 §:ään verrattuna.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, keiden tulee tehdä poikkeamista ilmoitus. Ilmoituksen tekemiseen velvoitettuja olisivat ilma-aluksen omistaja, haltija, käyttäjä tai päällikkö, ilmailutoimintaan oikeuttavan luvan tai hyväksynnän haltija, lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen haltija ja henkilö, joka suorittaa maaorganisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin poikkeamadirektiivin liitteissä I ja II olevaan esimerkkiluetteloon ilmoitettavista poikkeamista, johon Liikenteen turvallisuusvirasto perustaisi poikkeaminen ilmoittamisesta antamansa määräykset. Luetteloa ei toistettaisi laissa.

126 §. Poikkeamailmoitusten tallettaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 132 §:ää ja pykälän sisältöä ei esitettäisi muutettavaksi. Liikenteen turvallisuusviraston olisi talletettava onnettomuuksia, vakavia vaaratilanteita ja poikkeamia koskevat ilmoitukset tietokantaansa siten kuin poikkeamadirektiivin 5 artiklassa ja 8 artiklan 2 kohdassa säädetään.

127 §. Poikkeamatietojen vaihto. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 133 §:ää ja pykälän sisältöä ei esitettäisi muutettavaksi. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten sekä komission käyttöön onnettomuus- ja poik-

keamatietokantoihin tallennetut turvallisuustiedot siten kuin poikkeamadirektiivin 6 artiklassa säädetään. Tuossa artiklassa edellytetään, että tietokantojen on oltava yhteensopivat komission laatiman ohjelmiston kanssa. Toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää komission laatimaa ohjelmistoa omien tietokantojensa ylläpitoon. Artiklan mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ilmoittaisi poikkeamasta tarvittaessa sen jäsenvaltion tai niiden jäsenvaltioiden toimivaltaiselle viranomaiselle, missä poikkeama ilmeni, missä ilma-alus on rekisteröity, missä ilma-alus on valmistettu tai missä liikenteenharjoittaja on sertifioitu.

Pykälään 2 momenttiin otettaisiin viittaus viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:ään. Sen 1 momentin 15 kohdan mukaan salassa pidettäviä viranomaisen asiakirjoja ovat asiakirjat, jotka sisältävät tietoja viranomaisen tehtäväksi säädetystä tarkastuksesta tai muusta valvontatoimeen liittyvästä seikasta, jos tiedon antaminen niistä vaarantaisi valvonnan tai sen tarkoituksen toteutumisen tai ilman painavaa syytä olisi omiaan aiheuttamaan vahinkoa asiaan osalliselle. Lisäksi momenttiin sisällytettäisiin tätä täydentävä nimenomainen säännös siitä, että Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus pitää salassa poikkeamatietoa koskeva seikka, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa.

128 §. Poikkeamatietojen käyttö. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 134 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin viranomaiselle velvollisuus pidättäytyä ryhtymästä oikeudellisiin toimenpiteisiin sellaisten suunnittelemattomien tai tahattomien lainrikkomusten johdosta, jotka tulevat viranomaisen tietoon ainoastaan siksi, että niistä on tehty ilmoitus 128 §:ssä tarkoitetun poikkeamien pakollisen ilmoittamisen johdosta. Pidättäytymisvelvollisuutta ei kuitenkaan olisi, jos kyse on törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä. Rikoslain soveltuvia säännöksiä olisi joka tapauksessa sovellettava. Säännös perustuu poikkeamadirektiivin 8 artiklan 3 kohtaan ja on tarkoitettu suojaamaan poikkeamailmoitusten tekijöitä seuraamuksiltaan. Tavoitteena tälläkin säännöksellä on

poikkeamatiedon mahdollisimman laajamittaisen saamisen varmistaminen.

Pykälän 2 momentin mukaan toiminnanharjoittajat eivät saa kohdella syrjivästi sellaisia työntekijöitä, jotka tekevät ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevista vaaratilanteista. Tälläkin säännöksellä pyritään edesauttamaan poikkeamatietojen ilmoittamista.

12 luku. Meluun liittyvät toimintarajoitukset lentoasemilla

Luvun säännökset ovat samoja kuin voimassa olevassa ilmailussa. Nämä säännökset on sisällytetty ilmailulakiin jo vuonna 2004, kun meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2002/30/EY, ns. melunhallintadirektiivi) pantiin kansallisesti täytäntöön. Siten lakiehdotuksen (HE 216/2004) yksityiskohtaisia perusteluja ei ole kaikilta osin toistettu tässä, vaan on tyydytty suppeampaan ja yleisempään perusteluun. Euroopan komissio antoi joulukuussa 2011 osana ehdotettua lentoasemapakettia ehdotuksen uudeksi lentoasemien melunhallintaa koskevaksi asetukseksi, joka korvaisi melunhallintadirektiivin. Koska EU:n lentoasemapaketti ei ole edennyt Euroopan parlamentin ja neuvoston kantojen yhteensovittamiseen, myöskään tämän luvun säännöksiä ei nyt uudistettaisi.

129 §. Määritelmät. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 135 §:ää ja sisältäisi määritelmät melunhallintadirektiivistä, suihkukoneesta, vaatimukset niukasti täyttävistä suihkukoneista, melualueesta sekä tasapainoisesta lähestymistavasta.

130 §. Toimintarajoitusten soveltamisala ja sisältö. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 136 §:ää. Ehdotettu pykälä samoin kuin 131—135 § ovat melunhallintadirektiivin mukaisia täytäntöönpanosäännöksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi päätöksellään asettaa meluhaittojen ehkäisemiseksi toimintarajoituksia lentoasemalla, jolla kolmen perättäisen viimeksi kuluneen kalenterivuoden aikana suihkukoneiden lento- ja laskujen yhteismäärä on keskimäärin enemmän kuin 50 000 vuodessa. Käytännös-

sä tämä tarkoittaa Helsinki-Vantaan lentoasemaa.

131 §. Toimintarajoituksia koskevat periaatteet. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 137 §:ää. Pykälä sisältäisi ICAO:n 33 yleiskokouksessa melunhallintatoimien lähtökohdaksi hyväksytyt niin sanotun tasapainoisen lähestymistavan kuvauksen. Tasapainoisella lähestymistavalla tarkoitetaan kokonaisuutta, joka koostuu neljästä osasta: ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu- ja hallintatoimet, melun leviämistä vähentävät menettelyt sekä toimintarajoitukset.

Pykälän mukaan toimintarajoituksilta edellytettäisiin suhteellisuutta. Rajoitusten olisi oltava kohtuullisissa suhteissa niistä lentoliikenteen harjoittajille ja muille osapuolille aiheutuviin kustannuksiin ja haittoihin. Toimintarajoitusten olisi perusteiltaan oltava objektiivisia ja syrjimättömiä.

132 §. Toimintarajoitusten tarpeen arviointi. Pykälän 1 momentin mukaan ennen toimintarajoitusten asettamista lentoasemalla olisi arvioitava niiden tarpeellisuus. Arvioinnin tuottamisesta vastaisi lentoaseman pitäjä, mutta voisi käyttää apunaan ulkopuolisia asiantuntijoita. Arvioinnin olisi sisällettävä lentoaseman ja sen liikenteen nykytilan kuvaus ja arvio voimassa olevien melunhallintatoimien riittävydestä, ennuste tilanteesta ilman uusia toimenpiteitä ottaen huomioon lentoaseman ja sen ympäristön kehitysvaihtoehdot, seuraus- ja kustannusarviot melunhallinnan tehostamatta jättämisestä sekä mahdollisina pidettävien melunhallintatoimenpiteiden kartoitus ja toteuttamiskelpoisuuden arviointi tehokkuuden, hyötyjen, kustannusten, ympäristö- ja kilpailuvaikutusten sekä aikataulutuksen kannalta.

Pykälän 2 momentin mukaan arvioinnin olisi sisällettävä päätöksenteon pohjaksi tarvittavat yksityiskohtaiset tiedot, jotka luetaan melunhallintadirektiivin II liitteessä.

Pykälän 3 momentissa luettelaisiin tilanteet, joissa arvioinnin tekeminen ja arviointiselostuksen laatiminen eivät olisi tarpeen. Arviointia ei tarvittaisi, jos arvioinnissa saatavia vastaavat tiedot sisältyvät ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa säädettyyn ympäristövaikutusten arviointiin tai jos edellisestä arvioinnista olisi ku-

lunut vähemmän kuin viisi vuotta. Arviointia ei myöskään tarvittaisi, kun harkittaisiin voimassa olevan toimintarajoituksen vähäistä muuttamista tai muutoksella ei olisi merkittäviä vaikutuksia lentoliikenteen harjoittajien kustannuksiin lentoasemalla.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi huolehdittava siitä, että niille, joiden etua, oikeutta tai velvollisuutta toimintarajoitusta koskee, varataan tilaisuus tulla kuulluksi arviointia koskevasta selvityksestä. Kuuleminen toteutettaisiin hallintolain 6 luvun säännösten mukaisesti. Lisäksi arvioinnista olisi aina pyydettävä lausunto lentoaseman melualueen kunnilta ja asianomaiselta ELY-keskukselta.

133 §. Vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden erityiset toimintarajoitukset. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 139 §:ää. Pykälän 1 momentti koskee erityisten toimintarajoitusten kohdistamista niukasti vaatimukset täyttäviin suihkukoneisiin. Lähtökohtaisesti nämä suihkukoneet olisivat toimintarajoitusten suhteen samassa asemassa kuin muutkin suihkukoneet. Erityisten toimintarajoitusten kohdistaminen vaatimukset niukasti täyttäviin ilma-aluksiin tulisi pykälän 1 momentin mukaan kysymykseen vain, jos melunhallintadirektiivin 5 artiklan mukaisessa arvioinnissa todettaisiin, ettei yleisten toimintarajoitusten asettaminen suihkukoneille riitä täyttämään liiallisen melun välttämisen ja rajoittamistavoitteita. Tällöin voitaisiin erikseen rajoittaa vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden liikennöintiä tai kieltää se kokonaan 3 ja 4 momentissa olevien yksityiskohtaisten säännösten mukaisesti. Säännökset vastaisivat direktiivin 6 artiklaa.

Pykälän 2 momentin mukaan voitaisiin vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden liikenne rajoittaa vuoroihin, jotka vastaavat edellisen vuoden vuoroja samalla ajanjaksolla. Rajoitus voitaisiin panna täytäntöön aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun arviointi on toimitettu ja toimintarajoitusten asettamisesta on päätetty. Vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käyttöä ei sen jälkeen voitaisi enää lisätä eikä siirtää kokonaan uusille reiteille tai toisille lentovuoroille. Siirrot olisivat mahdollisia samalla reitillä vain aikataulujen järjestelyjen

johdosta esimerkiksi siten, että lentovuoron lähtö- tai tuloaikaa muutetaan muutamalla tunnilla.

Pykälän 3 momentin mukaan vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden liikennöintiä lentoasemalle voitaisiin ryhtyä vähentämään aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun 2 momentin mukaisiin toimintarajoitukseen on ryhdytty. Vähentäminen tapahtuisi velvoittamalla vaatimukset niukasti täyttäviä suihkukoneita käyttävät lentoliikenteen harjoittajat vähentämään tällaisilla suihkukoneilla kyseiseltä lentoasemalta tapahtuvia lentoja enintään 20 prosenttia vuodessa verrattuna siihen lähtötasoon, joka vallitsi rajoituksen tullessa voimaan. Näin ollen vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden liikennöinti kyseisellä lentoasemalla voitaisiin saada kokonaan loppumaan viidessä vuodessa.

134 §. Toimintarajoituksista ilmoittaminen. Pykälän mukaan olisi erityisten toimintarajoitusten asettamista koskevista päätöksistä tiedotettaessa noudatettava melunhallintadirektiivin 11 artiklan yksityiskohtaisia säännöksiä. Lisäksi on otettava huomioon hallintolain säännökset.

135 §. Toimintarajoituksista poikkeaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 141 §:ää. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi sallia rajoitettuja poikkeuksia 133 §:ssä tarkoitetuista erityisistä toimintarajoituksista. Poikkeukset voisivat tarkoittaa yksittäisen lentoonlähdon ja laskeutumisen sallimista, enintään muutaman vuorokauden kestävästä vähäistä poikkeamista toimintarajoituksen alkamis- tai päättymisajankohdasta tai yksittäisen huollossa käynnin sallimista. Yksittäisellä lentoonlähdöllä tarkoitetaan yhtä yksittäistä lentooperaatiota lentoonlähtöineen ja/tai laskeutumisineen esimerkiksi lentonäytöksen yhteydessä tai muuta yksittäistä lentooperaatiota muun kuin aikataulusidonnaisen säännöllisen lentoliikenteen puitteissa.

13 luku. **Vahingonkorvausvastuu ja vakuutukset**

Luvussa säädettäisiin ilmailussa aiheutuneen vahingon korvausvastuusta vahingonkorvauslain säännöksiä täydentävästi. Luvus-

sa säädettäisiin myös ilmailussa edellytettävästä pakollisesta vakuutusturvasta siltä osin kuin asiasta ei säädetä yhteisön lainsäädännössä. Luvussa säädettäisiin myös lentoasemien lähtö- ja saapumisaikoja jakavan slotkoordinaattorin vahingonkorvausvastuun rajoittamisesta.

136 §. Vahingonkorvausvastuu. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 142 §:ää. Pykälän 1 momentin pääsäännön mukaan vahingonkorvauslain säännöksiä sovellettaisiin myös ilmailussa aiheutuneen vahingon korvausvastuuseen siltä osin kuin ehdotetussa laissa ei toisin säädetä. Näin ollen sovellettavaksi tulisivat esimerkiksi vahingonkorvauslain säännökset työnantajan, julkisyhteisön, työntekijän ja virkamiehen korvausvastuusta, korvattavan vahingon määrittämisestä ja korvauksen sovittelusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä olisivat huolimattomuudestaan riippumatta yhteisvastuussa vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle tai omaisuudelle, jota ei kuljeteta samassa ilma-aluksessa. Tämä ilmailussa perinteisesti noudatettu ankaran vastuun periaate merkitsee poikkeusta vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n mukaiseen tuottamusvastuun periaatteeseen. Vahingon kärsinyt olisi oikeutettu vaatimaan korvausta valintansa mukaan ilma-aluksen omistajalta, haltijalta tai käyttäjältä. Korvausvastuun jakaantuminen omistajan, haltijan ja käyttäjän välisessä suhteessa määräytyisi vahingonkorvauslain 6 luvun 2 §:n mukaan. Momentin mukaisesta yhteisvastuusta poiketen ilma-alukseen kohdistuvan omistuksenpidätysoikeuden tai muun omistukseen perustuvan vakuusoikeuden haltija taikka ilma-aluksen vuokralle antaja ei kuitenkaan olisi vastuussa tämän momentin nojalla edellyttäen, että tieto ilma-aluksen käyttäjästä on merkitty ilma-alusrekisteriin. Tällaisessa tapauksessa omistuksenpidätysoikeuden tai muun omistukseen perustuvan vakuusoikeuden haltijan taikka vuokralle antajan korvausvastuu olisi vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:ssä tarkoitettua tuottamusvastuuta.

Pykälän 3 momentin mukaan 2 momentin ankaran yhteisvastuun periaatetta ei sovellettaisi vahinkoon, joka ilma-aluksen käyttämi-

sestä ilmailuun aiheutuu toiselle ilma-alukselle, jota vahingon sattuessa myös käytetään ilmailuun, tai tällaisessa ilma-aluksessa kuljetettavalle henkilölle tai omaisuudelle, eikä myöskään, jos ilma-alus on vahingon tapahtuessa ollut luvatta käytössä. Näiltä osin vahingonvastuuseen sovellettaisiin 1 momentin pääsäännön mukaisesti vahingonkorvauslakia. Esimerkiksi luvaton käyttäjä vastaisi itse käytöstä aiheutuneesta vahingosta. Ilma-aluksen omistajan, haltijan ja käyttäjän mahdollinen korvausvastuu samoin kuin heidän oikeutensa vahingonkorvaukseen määräytyisivät myös vahingonkorvauslain mukaan. Luvattoman käytön yhteydessä muulle kuin ilma-aluksen omistajalle, haltijalle tai käyttäjälle aiheutunut vahinko tulisi korvattavaksi ilma-aluksen vastuuvakuutuksesta siltä osin kuin vahingon aiheuttaja ei itse kykenisi korvaamaan vahinkoa.

Pykälän 4 momentti on luonteeltaan informaatioasäännös. Sen mukaan korvausvastuusta vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle tai omaisuudelle, jota kuljetetaan samassa ilma-aluksessa, säädetään erikseen.

137 §. Lentoaseman koordinaattorin vahingonkorvausvastuu. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 143 §:ää. Pykälässä säädettäisiin, että slot-asetuksessa tarkoitettua koordinaattorin vahingonkorvausvastuun määräytyy vahingonkorvauslain mukaisesti. Koordinaattori vastaisi kuitenkin vain vahingosta, jonka hän asetuksen mukaisia tehtäviä hoitaessaan aiheuttaa tahallaan tai törkeällä huolimattomuudellaan. Säännös on tarpeen slot-asetuksen 11 artiklan 2 kohtaan sisältyvän velvoitteen täyttämiseksi. Säännös ei rajoita työnantajan tai julkisyhteisön mahdollista korvausvastuuta vahingonkorvauslain 3 luvun mukaan.

138 §. Vakuutukset. Pykälä olisi luonteeltaan informatiivinen säännös. Sen mukaan vakuutuksista ilmailussa aiheutuvan vahingon varalta säädettäisiin ilmailun vakuutusasetuksessa sekä lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 1035/2011. Siltä osin kuin edellä mainittuja asetuksia ei sovelleta tai niissä ei säädetä

vakuutukseen liittyvistä seikoista, sovellettaisiin 136 §:ää.

139 §. Kansalliset vakuutusvaatimukset. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että suomalaisen ilma-aluksen tai suomalaisen lentotoimintaluvan haltijan käytössä olevan ilma-aluksen vastuuvakuutuksen ehdot eivät saisi mahdollistaa vakuutuksen keskeytymistä ennen vakuutuskauden loppua tai keskeytyksen ilmoittamista Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilma-aluksen haltijan tulee ilmoittaa mahdollisimman pian Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos ilma-alus on siirtynyt toisen omistajan hallintaan ja myös vakuutusvastuu on siirtynyt uudelle haltijalle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että suurimmalta hyväksytyltä lentoonlähtömasaltaan enintään 2 700 kilogramman ilma-alukselta, jota käytetään muihin kuin kaupallisiin lentoihin, vaadittavan vastuuvakuutuksen vakuutusmäärän henkilövahinkojen varalta olisi oltava matkustajaa kohti vähintään puolet ilmailun vakuutusasetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaisesta vähimmäisvakuutusturvasta, mutta kuitenkin vähintään mainitun kohdan mukainen vähimmäismäärä. Ilmailun vakuutusasetuksessa vakuutusturvan vähimmäistaso on mitoitettu kaupallisen ilmailun vaatimusten mukaisesti. Asetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltio saa kuitenkin kansallisesti säätää alemmasta henkilövastuuvakuutusvaatimuksesta muussa kuin kaupallisessa kevyessä ei-kaupallisessa ilmailussa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin peruslentokoulutuksessa vaadittavasta vähimmäisvakuutusturvasta. Ilma-aluksella olisi oltava lento-oppilaalle ja lennonopettajalle aiheutuvan henkilövahingon varalta istuinpaikka-kohtainen tapaturmavakuutus, jonka vähimmäisvakuutusmäärä olisi vähintään kymmenen prosenttia vakuutusasetuksen mukaisesta 2 momentissa tarkoitettusta matkustajia koskevasta yleisestä vähimmäisvakuutusturvasta.

14 luku. **Lupia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset vaatimukset**

Luku sisältäisi säännökset toimenpiteistä, joihin Liikenteen turvallisuusviraston olisi ryhdyttävä, jos henkilölle tai organisaatiolle

myönnettyyn lupaan tai hyväksyntään on tarvetta puuttua joko rikkomusten johdosta tai sen johdosta, ettei luvan tai hyväksynnän haltija enää täytä luvan saamisen edellytyksiä. Lukua on uudistettu kokonaisuudistuksen yhteydessä tehdyllä osauudistuksella (laki ilmailulain muuttamisesta 280/2013), joten luvun säännöksiin esitettäisiin nyt vain vähäisiä muutoksia.

140 §. Soveltamisala. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 146 §:ää. Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin ne lupatyypit, joihin tässä luvussa tarkoitettuja seuraamuksia voidaan soveltaa. Tällaisia olisivat henkilöiden osalta lupakirjat, kelpuutukset, kelpoisuustodistukset ja hyväksynnät sekä organisaatioiden osalta luvat ja hyväksynnät. Niistä kaikista käytettäisiin tässä luvussa sanonnan yksinkertaistamiseksi nimikettä ”lupa”.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin Euroopan unionin lainsäädännön ensisijaisuus suhteessa kansalliseen sääntelyyn. Lentokelpoisuuden hallintaorganisaation, suunnittelu-, valmistus- ja huolto-organisaation sekä huoltohenkilöstön koulutusorganisaation lupiin kohdistettavista hallinnollisista seuraamuksista säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetussa komission täytäntönpäytämissä.

Voimassa olevaan ilmailulakiin verrattuna pykälään lisättäisiin uusi säännös. Tämän 3 momentin mukaan lentoaseman pitäjän lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvalvotulle alueelle myöntämän pääsylvän sekä lentoaseman henkilökortin ja ajoneuvoluvan peruuttamisesta säädetään kuitenkin edelleen 9 luvussa.

141 §. Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 147 §:ää. Pykälän 1 momentissa lueteltaisiin ne luvat, joiden osalta Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa ryhtyä 142–145 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin lupaan puuttumiseksi. Voimassa olevaan ilmailulain 147 §:ään verrattuna lupien listaa esitettäisiin täydennettäväksi tarkastuslentäjän hyväksyntätodistuksella, ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksynnällä, turvatarkastajan hyväksynnällä, siviili-ilmailun turvakouluttajan hyväksynnällä, EU:n turvatoimien varmentajan hyväksynnällä sekä kauko-ohjaajan

lupakirjalla siihen liittyvine kelpuutuksineen. Muita lupia olisivat lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen, huoltohenkilöstön lupakirja, lennonvarmistushenkilöstön lupakirja, lääketieteellinen kelpoisuustodistus, ilma-ilmailulääkärin hyväksyntätodistus, matkustamomiehistön kelpoisuustodistus tai matkustamomiehistön terveydentilatodistus sekä ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä.

Pykälän 2 momentin mukaan poliisimiehelle myönnettyyn turvatarkastajan hyväksyntään nähden toimivaltainen viranomaisena olisi Liikenteen turvallisuusviraston sijasta poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, rajavartiolaitosmiehelle myönnetyn turvatarkastajan hyväksyntään nähden raja- tai merivartioston komentaja ja tullimiehelle myönnetyn turvatarkastajan hyväksyntään nähden tullia.

142 §. Henkilölle annettava huomautus ja varoitus. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 148 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että 141 §:ssä tarkoitetulle henkilölle voidaan antaa huomautus, jos hän toimii huolimattomuudesta vastoin säännöksiin tai määräyksiin perustuvaa velvollisuuttaan lentoturvallisuuteen tai siviili-ilmailun turvaamiseen vaikuttavassa tehtävässä. Huomautus olisi lievempi seuraamus kuin varoitus, ja se voitaisiin antaa myös suullisesti, esimerkiksi välittömästi tarkastustoiminnan yhteydessä. Jos kyseessä on luvan haltijan tahallinen menettely, käytettäisiin huomautusta ankarampaa seuraamusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin luvan haltijalle annettavasta kirjallisesta varoituksesta. Varoitus voitaisiin antaa, jos luvan haltija on toiminut tahallaan vastoin säännöksiin tai määräyksiin perustuvaa velvollisuuttaan lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä, luvan haltija on rikkomalla ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittanut puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai luvan haltija toimii vastoin siviili-ilmailun turvaamisesta annettuja säännöksiä tai määräyksiä. Varoitus olisi ankarampi seuraamus kuin huomautus ja se annettaisiin aina kirjallisesti.

143 §. Henkilölle myönnettävän luvan peruuttaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 149 §:ää henkilölle määrättävästä toimintakiellosta, mutta pykälän otsikkoa ja

sisältöä muutettaisiin. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että 141 §:ssä tarkoitetulta henkilöltä voidaan väliaikaisesti tai pysyvästi peruuttaa toiminnan harjoittamisen edellytyksenä oleva lupa sairauden, vammautumisen tai muiden momentissa esitettyjen lentoturvallisuuteen vaikuttavien syiden vuoksi turvallisuutta vaarantavan toiminnan jatkamisen estämiseksi. Pykälän 2 momentin mukaan luvan peruutus olisi voimassa siihen saakka, kun luvan saamisen edellytykset täyttyvät.

Pykälän 3 momentin mukaan luvan haltijaa voitaisiin kieltää harjoittamasta toimintaa ja momentissa tarkoitettu määräys voisi olla voimassa enintään siihen asti, kun kyseinen asia on ratkaistu. Toimintakielloon määräämisestä tehtäisiin merkintä luparekisteritietoihin.

144 §. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttaminen. Pykälässä säädettäisiin, että lääketieteellinen kelpoisuustodistus voitaisiin peruuttaa, jos luvan haltija sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuteen vaikuttavan syyn vuoksi ei enää täytä EASA-asetuksen ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa asetettuja luvan saamisen edellytyksiä.

145 §. Lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen palauttaminen viranomaiselle. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 151 §:ää. Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta palauttaa lupakirja tai kelpoisuustodistus heti viranomaiselle, jos asianomaiselle on määrätty toimintakielto tai lupa on peruutettu.

146 §. Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi. Pykälässä määriteltäisiin ne organisaatiot, joihin 147—149 §:ssä tarkoitetut toimet voitaisiin kohdistaa. Näitä olisivat ilmailulääketieteen keskus, suunnittelu-, valmistus- tai huoltoorganisaatio, huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio, lentotoimintaluvan haltija, säännöllisen lentoliikenteen tai epäsäännöllisen lentoliikenteen harjoittaja Suomen ja kolmannen maan välillä, lentotyöluvan haltija, lentokoulutuksen, lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjä, lentopaikan pitäjä, valvottu edustaja, tunnettu lähettäjä tai valvottu toimittaja, kolmannen maan lentoasemalta EU:hun liikennöivien rahdin tai postin kuljettajan hyväksynnän haltija (*Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a*

Third Country Airport, ACC), lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja, lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaatio, matkustamomiehistön koulutusorganisaatio tai 158 §:ssä tarkoitettun lentoesteluvan haltija.

Valvotulla edustajalla tarkoitettaisiin asiasta, rahtihuolitsijaa tai muuta yksikköä, joka harjoittaa liiketoimintaa lentoliikenteen harjoittajan kanssa ja joka suorittaa turvavaltotoimenpiteet rahdille, kuriiri- ja pikapaketille tai postilähetyksille. Tunnetulla lähettäjällä tarkoitetaan lähettäjää, joka luovuttaa rahtinsa tai postilähetyksensä kuljetettavaksi omaan lukuunsa ja jonka menettänyt katsotaan siinä määrin EU-lainsäädännön turvavaatimusten mukaisiksi, että rahti tai posti voidaan kuljettaa millä tahansa ilma-aluksella. Valvotulla toimittajalla taas tarkoitetaan sellaista toimittajaa, jonka menettelyt vastaavat siinä määrin EU-lainsäädännön vaatimuksia, että lennon aikana käytettävien tarvikkeiden toimitus suoraan ilma-alukseen voidaan sallia.

147 §. Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 153 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin organisaatiolle aiheutuvista seuraamuksista sellaisista lievista hyväksynnän ehtojen tai toimintaa koskevien määräysten rikkomuksista, jotka eivät johda luvan tai hyväksynnän muuttamiseen, rajoittamiseen tai peruuttamiseen. Tällaisen luvan tai hyväksynnän haltijalle voitaisiin antaa huomautus tai varoitus.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin huomautuksen ja varoituksen keskinäisestä suhteesta. Varoitus olisi seuraamuksena ankarampi. Se annettaisiin, milloin huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä. Varoitus annettaisiin kirjallisesti. Sen sijaan huomautus voitaisiin antaa suullisestikin esimerkiksi tarkastusten yhteydessä.

148 §. Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 154 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä edellytyksistä, joiden perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto voisi muuttaa tai rajoittaa laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitettun toiminnan väliaikai-

sesti. Tällaisia edellytyksiä olisivat, jos luvan mukaisen toiminnan harjoittaja ei kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti, luvan myöntämisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Luvan peruuttamisen, muuttamisen tai rajoittamisen edellytyksiä olisivat lisäksi, jos luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa, luvan haltija jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta luvan ehtojen vastaista toimintaa, jatkaa muiden toimintaa koskevien määräysten rikkomista tai luvan haltija ei noudata liikennöintiluvan perusteena olevaa lentoliikennesopimusta tai muuta kansainvälistä velvoitetta.

Pykälän 2 momentin mukaan lupa voitaisiin peruuttaa vain, jos organisaation kannalta lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

149 §. Luvan muuttamatta tai uudistamatta jättäminen maksun laiminlyönnin johdosta. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 155 §:ää. Viranomaisen ei saisi ilman erityistä syytä hyväksyä myöntämänsä luvan muuttamista tai uudistamista koskevaa hakemusta, jos luvasta säädettyä eräntynyttä maksua ei kehotuksesta huolimatta ole kohtuullisessa määräajassa maksettu ja maksuvelvollisuuden laiminlyönti on vakava ja olennainen.

150 §. Lentotoimintaluvan, lentoluvan tai liikennöintiluvan raukeaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 156 §:ää. Pykälässä säädettäisiin niistä edellytyksistä, jolloin lentotoimintalupa, lentolupa tai liikennöintilupa raukeaisivat. Luvat raukeaisivat, jos luvan haltija ei ole ryhtynyt käyttämään liikenneoikeuksia saamansa liikennöintiluvan ehtojen mukaisesti. Luvat raukeaisivat, jos luvan haltija lopettaa tai keskeyttää lentotoimintansa eikä osoita Liikenteen turvallisuusviraston 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. Myös siinä tapauksessa, että luvan saamiseen-

si säädettyjä edellytyksiä ei enää ole olemassa, eikä luvan haltija korjaa puutteita Liikenteen turvallisuusviraston asettamassa vähintään kuukauden mittaisessa määräajassa, luvat raukeaisivat.

151 §. *Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka.* Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta asettaa tämän lain tai unionilainsäädännön nojalla annetun käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakko, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka. Pykälässä viitattaisiin tältä osin siihen, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

15 luku. Erinäiset säännökset

Lukuun koottaisiin säännökset, jotka eivät sovi edeltäviin aihepiireittäin järjestettyihin lukuihin tai jotka koskevat useiden lukujen aluetta. Luvussa säädettäisiin ammattitaidon ylläpitämistä koskevasta vaatimuksesta, Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaanti- ja tarkastusoikeudesta sekä oikeudesta saada virka-apua, valvontatiedoista, miehistökortista, ilmailun ympäristövaikutuksia koskevista määräyksistä, lentoesteistä ja lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttavasta toiminnasta, varautumisesta poikkeusoloihin, viranomastehtävien siirtämisestä, tehtävien siirrosta sotilasilmailussa sekä tehtävien siirrostä harrasteilmailun järjestöille sekä muille Liikenteen turvallisuusviraston käyttämille päteville yksiköille ja ulkopuolisille asiantuntijoille, ilma-aluksen lähdön estämisestä ja kulkuun puuttumisesta, ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja lentoaseman pitäjän avustamisvelvollisuudesta, huumaavien aineiden käytön kieltämisestä, ilma-aluskiinnityksistä sekä ilmailun tilastoista.

152 §. *Ammattitaidon ylläpitäminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 159 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusviraston palveluksessa oleva, jonka tehtävälle on asetettu erityisiä vaatimuksia ammattitaidon ylläpitämiseksi, voisi ylläpitää ammattitaitoaan työskentelemällä sivutoimisesti ilmailutoimintaa harjoittavan palveluksessa. Tällaisesta työstä ja sen ehdoista sovittaisiin erikseen viraston, sen palveluksessa olevan ja mainitun toiminnanharjoittajan kesken.

Pykälän 2 momentissa viitattaisiin hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohtaan henkilön esteellisyydestä. Esteellisyys ei koskisi lennonvarmistuksen valvontaa ja sitä koskevaa päätöksentekoa.

153 §. *Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus.* Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 160 §:ää. Pykälän otsikko muuttuisi aikaisemmasta niin, että Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tiedon saamiseen ja tarkastamiseen muuttuisi viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoikeudeksi. Tämä johtuisi pykälään esitetystä 4 momentista, joka valtuuttaisi Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi myös muut komission valtuuttamat virkamiehet suorittamaan turvaasetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten soveltamista koskevat tarkastukset.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että 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 Liikenteen turvallisuusvirastolle sen pyynnöstä ilmailutoiminnan valvontaa varten ilma-alusta ja sen liikkumista koskevat tiedot, mukaan lukien tilannekuvan tallenteet, lennonvarmistuspalvelun, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun sekä ilma-alusten puhelin- ja radioliikenteen tallenteet, muut turvallisuuden kannalta tarpeelliset tiedot ja toiminnanharjoittajan toimintaa, taloutta ja vakuutuksia koskevat valvontaa varten tarpeelliset tiedot. Tiedot tulisi antaa salassapitosäännösten estämättä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus saada pyynnöstä tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi tarpeellisia tietoja matkustajilta, ilma-aluksen henkilökuntaan kuuluvilta ja ilma-aluksessa kuljetettavan tavaran haltijoilta. Siltä osin kuin kyse on asiakirjoista, jotka sisältävät tietoja viranomaisen tehtäväksi säädetystä tarkastuksesta tai muusta valvontatoimeen liittyvästä seikasta ja tiedon antaminen niistä vaarantaisi valvonnan tai sen tarkoituksen toteutumisen taikka ilman painavaa syytä olisi omiaan aiheuttamaan vahinkoa asiaan osalliselle, Liikenteen turvallisuusviraston keräämien ja saamien tietojen salassapitotoon sovellettaisiin asiakir-

jajulkisuuslain (621/1999) 24 §:n 1 momenttia ja erityisesti sen 15 kohtaa.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus saada salassapitosäännösten estämättä tullilta tarpeellisia tietoja 146 §:ssä tarkoitetun valvotun edustajan ja tunnetun lähettäjän hyväksyntämenettelyä varten. Viraston antama valvotun edustajan tai tunnetun lähettäjän hyväksyntä ja tullin antama AEO-hyväksyntä (*Authorised Economic Operator*) koskevat samoja yrityksiä. Hyväksynnän antamisen ehtona on kummallakin viranomaisella turvavaatimusten täyttämisen arviointi. Turvavaatimukset ovat kaikissa hyväksynnöissä lähes yhteneväiset, joten kaksi viranomaista suorittaa tällä hetkellä samanlaisia arviointeja. Arvioinnit vievät sekä yrityksiltä että viranomaisilta runsaasti voimavaroja, joten toisen viranomaisen suorittaman arvioinnin käyttäminen hyväksynnän perusteena helpottaisi sekä toimijoiden että viranomaisten työtaakkaa merkittävästi. Jotta Liikenteen turvallisuusvirasto ja tulli voisivat käyttää toistensa suorittamia arviointeja hyväksyntänsä antamisen perusteena, tulisi molemmilla viranomaisilla olla tiedonsaantioikeus toistensa muutoin sallassa pidettäviin arviointitietoihin.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston yleisestä tarkastus-oikeudesta. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tämän lain ja Euroopan unioniasetusten noudattamisen valvomiseksi päästä ilma-alukseen ja muuhun paikkaan, jossa ilmailutoimintaa harjoitetaan. Tässä tarkoitettuja EU-asetuksia olisivat EASA-asetus, slot-asetus, toimilupa-asetus, markkinoillepääsyasetus, hinnoitteluasetus, ulkosuhdeasetus, turva-asetus, puiteasetus, palveluntarjonta-asetus, ilmatila-asetus, yhteentoimivuusasetus ja ilmailun vakuutusasetus sekä niiden nojalla annetut komission täytäntöönpanoasetukset. Pääsyoikeus ei kuitenkaan koskisi asuintiloja, koska ne ovat kotirauhan piirissä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarkastaa muutoinkin ilmailutoimintaa.

Pykälän 5 momentin mukaan lentoaseman pitäjä ja lentoasemalla toimiva yritys tai muu turva-asetuksen soveltamisalaan kuuluva yhteisö olisi velvollinen viivytyksettä sallimaan komission valtuuttamien virkamiesten ja Liikenteen turvallisuusviraston suorittamat turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten soveltamista koskevat tarkastukset.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston ja muiden tässä pykälässä tarkoitettujen viranomaisten on noudatettava tämän lain noudattamisen valvontaa ja täytäntöönpanoa suoritettavissa tarkastuksissa, mitä hallintolain 39 §:ssä säädetään.

154 §. Oikeus saada virka-apua. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 161 §:ää. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus saada virka-apua poliisilta, rajavartiolaitokselta ja puolustusvoimilta. Pykälään sisällytettäisiin voimassa olevan ilmailulain säännökseen verrattuna uusi 2 momentti, jonka mukaan lentoaseman pitäjällä olisi oikeus saada poliisilta virka-apua lentoaseman henkilökortin ja ajoneuvoluvan palauttamiseksi.

155 §. Valvontatiedot. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 162 §:ää, eikä sitä esitettäisi sisällöllisesti muutettavaksi voimassa olevan lain vastaavaan säännökseen verrattuna. Pykälä olisi edelleen tarpeellinen, koska Lupakirjarekisterin ja ilma-alusrekisterin lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää esimerkiksi hyväksyntä- tai lupapäätösten pohjalta tuotettuja erilaisia tietokantoja, joita käytetään lupien hallinnoinnissa. Näitä ovat esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämät listat lentotoimintaluvan haltijoista, lentopaikan pitäjistä tai viraston valtuuttamista riippumattomista arvioijista. Tällaisiin rekistereihin siten liitetty henkilötietoja. Tämän johdosta rekistereihin sovellettaisiin asiakirjajulkisuuslakia ja henkilötietolakia sekä mitä lain rekistereitä koskevassa 2 luvussa säädetään.

156 §. Miehistökortti. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 163 §:ää. Pykälässä säädettäisiin Chicagon yleissopimuksen 9 liitteessä tarkoitettun miehistökortin (*crew member card*) myöntämisestä. Miehistökortti on kansainvälisesti tunnustettu matkustusasiakirja, johon viitataan passilain (671/2006) 2 §:n 3 momentissa ja passiasetuksen (643/1986) 14 §:ssä. Pykälän mukaan Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi hakemuksesta ilma-aluksen miehistölle miehistökortin. Miehistökortin

myöntämisen edellytyksenä olisivat, että hakija toimii ilma-alueksen miehistön jäsenenä Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän liikenneluvan haltijan palveluksessa ja hakija täyttää 102 §:ssä tarkoitetun lentokenttäalueelle pääsylvän myöntämisen edellytykset. Liikenneluvan haltijan olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle miehistökortin haltijan työsuhteen päättymisestä.

157 §. Ilmailun ympäristövaikutuksia koskevat määräykset. Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston toimivallasta ilma-alusten melun ja muiden ympäristövaikutusten suhteen. Toimivalta on tarpeen sen johdosta, että tässä pykälässä tarkoitetut toimet saattavat olla nopeaa päätöksentekoa vaativia tai vaikuttaa lentoturvallisuuteen. Kyse on ympäristölainsäädäntöä ja lentopaikan perustamiseen liittyviä ehtoja täydentävistä toimenpiteistä. Tarkoitus on, ettei tässä pykälässä tarkoitettuja toimia käytettäisi muutoin kuin poikkeuksellisen tarpeen sitä vaatiessa. Liikenteen turvallisuusvirastolla on toimivalta tässä tarkoitettujen määräysten antamiseen vain siltä osin kuin se ei ole siirtynyt yhteisölle. Esimerkiksi melunhallintadirektiiviin perustuvat 13 luvun säännökset koskevat käytännössä vain Helsinki-Vantaan lentoasemaa, joten pykälän mukaista norminantovaltuutta saatettaisiin tarvita muilla lentoasemilla. Samoin valtuutta voitaisiin käyttää esimerkiksi niiden ilma-alusten osalta, joita EASA-asetus ei koske.

158 §. Lentoesteet. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 165 §:ää, mutta pykälän 1, 2 ja 5 momentteja muutettaisiin voimassa olevan kyseiseen säännökseen verrattuna.

Pykälän 1 momentin mukaan mastoa, tuulivoimalaa, nosturia, valaistus-, radio- tai muuta laitetta, rakennusta, rakennelmaa tai merkkiä ei saisi asettaa, järjestää tai kohdistaa siten, että sitä voidaan erehdyksessä pitää ilmailua palvelevana laitteena tai merkinä. Rakennelma tai laite ei saisi myöskään häiritä ilmailua palvelevia laitteita tai lentoliikennettä tai aiheuttaa muutoin vaaraa lentoturvallisuudelle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lentoesteluvasta, jota tarvittaisiin, jos:

- este ulottuisi yli 10 metriä maan- tai vedenpinnasta ja sijaitsee lentopaikan, kevyt-lentopaikan tai varalaskupaikan kiitotien ym-

pärillä olevan suorakaiteen sisällä, jonka pitkät sivut ovat 500 metrin etäisyydellä kiitotien keskilinjasta ja lyhyet sivut 2 500 metrin etäisyydellä kiitotien kynnyksistä ulospäin;

- jos este ulottuisi yli 30 metriä maan- tai vedenpinnasta ja sijaitsee 1 kohdassa tarkoitettun alueen ulkopuolella mutta kuitenkin enintään 45 kilometrin etäisyydellä 75 §:ssä tarkoitetun lentoaseman mittapisteestä;

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

- jos este ulottuisi yli 60 metriä maan- tai vedenpinnasta ja sijaitsee 1—3 kohdassa tarkoitettujen alueiden ulkopuolella;

- jos este läpäisi lentoesterajoituspinnan; tai
- jos esteellä on vaikutusta lentomenetelmien estevarakorkeuteen.

Näistä kaksi jälkimmäistä edellytystä olisivat uusia voimassa olevan ilmailulain vastaavaan säännökseen verrattuna.

Pykälän 3 momentin mukaan lentoestelupaa ei tarvittaisi lentopaikan pitäjän asettamille tai sen toimeksiannosta asetettaville laitteille, rakennuksille, rakennelmille tai merkeille.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi vapauttaa sellaisen 2 momentissa tarkoitetun esteen luvanvaraisuudesta, jolla ei ole vaikutusta lentopaikkojen esterajoituspintoihin eikä lentomenetelmiin tai joka sijaitsee olemassa olevan esteen välittömässä läheisyydessä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa esteiden rakennetta tai vastaavia teknisluonteisia seikkoja koskevia tarkempia määräyksiä.

Pykälän 5 momentin mukaan lupaa 2 momentissa tarkoitetun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen haettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolta. Muun kuin tuulivoimalaa koskevan lentoesteluvan osalta hakemukseen tulisi liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antama lausunto. Tuulivoimalan osalta lausunnon pyytää Liikenteen turvallisuusvirasto suoraan ilmaliikennepalvelun tarjoajalta. Lausunto toimitetaan myös tiedoksi lentoesteluvan hakijalle. Jollei lentoturvallisuus vaarannu, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa luvan

2 momentissa tarkoitetun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen. Tätä säännöstä muutettaisiin voimassa olevan ilmailulain vastaavaan säännökseen verrattuna niin, että Liikenteen turvallisuusviraston olisi myönnettävä lupa, jos suunnitellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliikenteen sujuvuudelle voitaisiin käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuta lentoliikenteen sujuvuutta. Lentoesteet olisi merkittävä Liikenteen turvallisuusviraston antamien määräysten mukaisesti.

Pykälän 6 momentin mukaan lentoesteen ylläpitäjän olisi ilmoitettava estettä ja yhteystietojaan koskevat muutokset viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle tai sen nimemälle taholle.

159 §. Lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttava toiminta. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 166 §:ää, mutta pykälää esitetään sisällöltään muutettavaksi kyseiseen säännökseen verrattuna. Pykälän mukaan lentoliikenteelle vaaraa aiheuttava tai lentoliikenteen sujuvuutta häiritsevä toiminta olisi kielletty. Ilmaliikennepalvelun tarjoajalle olisi ilmoitettava etukäteen lentoturvallisuudelle mahdollisesti vaaraa aiheuttavasta tai liikenteen sujuvuuteen vaikuttavasta toiminnasta, kuten ammunta-, ilotulitus- tai räjäytystoiminnasta, merkinantorakettien käyttöä koskevista harjoituksista tai ilmassa liikkuvien laitteiden sekä lasersäteen käyttämisestä, jotta ilmaliikennepalvelun tarjoaja voisi arvioida, voidaanko suunniteltu toiminta toteuttaa lentoturvallisuutta vaarantamatta ja ilman, että liikenteen sujuvuus häiriintyy. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että lentoturvallisuudelle ja liikenteen sujuvuudelle mahdollisesti vaaraa ja haittaa aiheuttavan toiminnan osalta olisi käytännössä aina kuultava ilmaliikennepalvelun tarjoajaa, jolla olisi mahdollisuus antaa toimintaa harkitsevalle ohjeet vaaran ja haitan välttämiseksi tai harkita, mihin toimenpiteisiin se itse voi ryhtyä. Jos suunniteltua toimintaa ei voitaisi ilmaliikennepalvelun tarjoajan käytettävissä olevin keinoin kohtuudella sovittaa turvallisesti ja sujuvasti ilmailuun, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi määräyksellään tai päätöksellään kieltää toiminnan, rajoittaa sitä tai asettaa sille ehtoja.

160 §. Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 167 §:ää, mutta pykälän otsikko ja siten pykälän soveltamisalaa laajennettaisiin kattamaan poikkeusolojen lisäksi myös varautuminen häiriötilanteisiin. Mallia ilmailun häiriötilanteisiin on otettu vastaavasta rautatielainsäädännön varautumisesta.

Pykälän 1 momentissa esitetään, että lentokelpoisuuden hallintaorganisaation, lento toimintaluvan haltijan, lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltijan sekä ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoajan olisi varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla poikkeusolosuhteiden toimintaa.

Lisäksi pykälän 2 momentissa esitetään, että lentoaseman pitäjän, ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja sääpalvelun tarjoajan olisi varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuisi mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa häiriötilanteissa. Kyseiset tehtävät ovat olennainen osa lentoasematoiminnan harjoittamista ja häiriötilanteissa, esimerkiksi tulivuorenpurkausten kaltaiset tuhkapilvet tai muut häiriö- ja kriisitilanteet, lentoaseman pitäjä toimii turvallisuus- ja valmiusviranomaisen antamien päätösten ja määräysten mukaisesti. Näin ollen pykälässä esitetyt tehtävät olisivat toimeenpanotehtäviä, eivät perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä.

Pykälän 3 momentin mukaan sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi, että tämän pykälän ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä noudatetaan.

161 §. Tehtävien siirto vieraan valtion viranomaiselle. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 168 §:ää, mutta pykälän otsikko muuttuisi aikaisemmasta, joka oli tehtävien siirto viranomaiselle. Esitetty otsikko vastaisi paremmin pykälän sisältöä. Pykälässä säädettäisiin, että jos suomalaista ilma-

alusta vuokra- tai muun sen kaltaisen sopimuksen perusteella käyttää sellainen käyttäjä, jonka pääasiallinen toimipaikka tai asuin- tai kotipaikka on toisessa valtiossa, Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäisen ilma-aluksen ja sen miehistön osalta siirtää lentokelpoisuutta ja päästörajoituksia koskevassa 3 luvussa, lupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia koskevassa 4 luvussa sekä ohjaamomiehistöä ja muuta ilma-aluksen ja kauko-ohjauspaikan miehistöä koskevassa 53 ja 55 §:ssä Liikenteen turvallisuusviraston hoidettavaksi määrättyjä tehtäviä asianomaisen valtion viranomaisen hoidettavaksi. Valvonnan siirrosta tulisi sopia kyseisen valtion kanssa, mutta joiltain osin saattaisi riittää viranomaisten välinen sopimusjärjestely.

162 §. Tehtävien siirto sotilasilmailussa. Pykälä olisi uusi. Pykälä vastaisi edellä 161 §:n mukaista tehtävien siirtoa sotilasilmailun osalta ja liittyisi esityksen 6 §:n 3 momentissa sekä 7 §:ssä tarkoitettuihin sotilasilmailuviranomaisen tehtäviin. Pykälän *1 momentin* mukaan sotilasilmailuviranomainen voisi siirtää organisaatioiden ja henkilöstön koulutukseen, hyväksyntään ja valvontaan liittyviä tehtäviä puolustusvoimille.

Pykälän *2 momentin* mukaan sotilasilmailuviranomaisen olisi tehtäviä siirtäessään varmistuttava, että puolustusvoimilla on 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä varten käytettävissään tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset työvälineet sekä työtilat, työmenetelmät ja ohjeet. Tehtäviä voitaisiin siirtää määräajaksi tai toistaiseksi. Puolustusvoimien tämän pykälän nojalla tekemien päätösten oikaisu- ja muutoksenhakumenettelystä säädettäisiin ehdotetun lain 181 §:ssä.

163 §. Tehtävien siirto päteville yksiköille ja harrasteilmailun järjestöille. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 169 §:ää. Kyseinen säännös on saatettu voimaan perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 48/2005 vp). Valiokunta on lausunnossaan katsonut, että pykälässä tarkoitettut tehtävät ja lupien myöntämiset liittyvät harrasteilmailuun, eivätkä elinkeinotoimintaan.

Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi siirtää henkilöiden

tai organisaatioiden ensimmäisen sertifiointiin tai jatkuvaan valvontaan liittyvät tehtävät päteville yksiköille siten kuin EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkemmin säädetään. Tämä mahdollistaisi näiden tehtävien siirtämisen pätevien yksiköiden hoidettavaksi unionilainsäädännön mukaisella tavalla. EASA-asetuksen nojalla annetussa Euroopan komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011 siviililmailun lentomiehistöä koskevista teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä (ns. lentomiehistöasetus) säädetään niistä vaatimuksista, jotka kohdistuvat päteviin yksiköihin, joille toimivaltaiset viranomaiset voivat siirtää henkilöiden ja organisaatioiden hyväksyntään tai valvontaan liittyviä tehtäviä.

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi sopimuksella siirtää valtakunnalliselle rekisteröidylle harrasteilmailun järjestölle harrasteilmailun valvontaan liittyviä julkisia hallintotehtäviä, kuten harrasteilmailun ilma-alusten ja laitteiden hyväksyntää ja luettelointia sekä niihin liittyvää koulutusta sekä lupakirjojen ja kelpoisuustodistusten myöntämistä. Tehtävien siirto tarkoittaisi luonnollisesti myös oikeutta peruuttaa järjestön myöntämät luvat. Lupia ja hyväksyntöjä koskevissa päätöksissään järjestön tulisi noudattaa soveltuvin kohdin, mitä ilmailulaissa säädetään.

Harrasteilmailun järjestöt hoitaisivat tällaisia tehtäviä nykyisin laajalti Euroopan unionin jäsenvaltioissa ja se vastaisi myös laajempaa kansainvälistä käytäntöä. Vaikka pykälän 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin tehtäviin ei liity merkittävää julkisen vallan käyttöä, kyseessä on kuitenkin perustuslain 124 §:ssä tarkoitettu julkinen hallintotehtävä, johon liittyy hallintopäätöksiä. Tarkoituksenmukaisuussyistä kyseiset tehtävät olisi jatkossakin järkevää hoitaa harrasteilmailun järjestöjen tai vaihtoehtoisesti muiden pätevien yksiköiden toimesta. Kevyen harrasteilmailun ilma-alusten ja laitteiden hyväksynnän edellyttämien voimavarojen ja asian- tuntemuksen hankkiminen Liikenteen turvallisuusvirastoon olisi erityisesti harrastajille itselleen kohtuuttoman kallista eikä se myöskään vastaisi saavutettavaa yhteiskunnallista hyötyä. Liikenteen turvallisuusvirastolla on

ollut sopimus kevyen harrasteilmailun operatiivisista tarkastus- ja valvontatehtävistä Suomen Ilmailuliitto ry:n kanssa. Tällä hetkellä tällaisia tehtäviä ei kuulu kuitenkaan sopimuksen piiriin Säännöksen mukainen järjestely vastaa voimassa olevan ilmailulain ja EASA-asetuksen mukaista sääntelyä. EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetussa unionilainsäädännössä myös säädetään näitä tehtäviä hoitavien organisaatioiden kelpoisuusvaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi niin 1 momentissa tarkoitettuja päteviä yksiköitä kuin harrasteilmailun järjestöjä.

Kun pätevät yksiköt ja harrasteilmailun järjestöt hoitavat niille tässä pykälässä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä, niiden on noudatettava hallinnon yleislakeja perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimusten turvaamiseksi. Harrasteilmailun järjestöjen henkilöstöä koskevasta rikoskeudellisesta virkavastuusta niiden hoitaessa pykälässä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä säädettäisiin lain 174 §:ssä. Oikaisu- ja muutoksenhakumenettelystä harrasteilmailun järjestön tekemiin päätöksiin säädettäisiin 181 §:ssä.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi hakemuksesta hyväksyttävä 2 momentissa tarkoitettu harrasteilmailun järjestöksi oikeushenkilö, joka toimii valtakunnan koko alueella ja jolla on 2 momentissa tarkoitettuja tehtäviä varten käytettävissään tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset työvälineet sekä työtilat, työmenetelmät ja ohjeet. Hyväksyntä annettaisiin määräajaksi tai toistaiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi tässä tarkoitettua harrasteilmailun järjestön toimintaa.

164 §. *Ulkopuolisen asiantuntijan käyttäminen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamisessa.* Pykälä olisi uusi ilmailulaissa. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi siirtää sopimuksella viranomais- ja hallintotehtäviä koti- tai ulkomaiselle asiantuntijalle, jota Liikenteen turvallisuusvirasto pitäisi tehtävään päteväenä. Pätevyyden edellytyksenä olisi ulkopuolisen asiantuntijan tehtävien edellyttämä koulutus sekä muut riittävät tiedot ja taidot tehtävän suorittamista varten. Etenkin nopeasti kehittyvän Euroopan unionilainsäädännön johdos-

ta Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät lisääntyvät jatkuvasti. Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole välttämättä kaikkiin uusiin teknisluonteisiin viranomais- ja hallintotehtäviin sopivaa asiantuntemusta, eikä tätä asiantuntemusta ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista kaikilta osin hankkia. Valtionhallinnon vaikuttavuus ja tuloksellisuus-ohjelma asettaa paineita sille, että virasto ei voi kaikkiin teknisluonteisiin hallinnollisiin tehtäviin hankkia omaa henkilökuntaa. Pykälässä on tunnistettu ulkopuoliselle asiantuntijalle mahdollisesti annettaviksi tehtäviksi lennonjohtajan tasotarkastuksen vastaanottaminen tai lennontiedottajan pätevyyden arviointi, kielitaitokokeen vastaanottaminen, harrasteilmailun lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen tai uudistaminen sekä tarkastuslentäjän pätevyyden arviointi ja hyväksyntä. Kyseiset tehtävät tehtäisiin Liikenteen turvallisuusviraston valvonnassa. Näistä lennonjohtajan tasotarkastuksen vastaanottaminen ja lennontiedottajan pätevyyden arviointi olisivat tehtäviä, joita viranomaisen itsensä olisi käytännössä mahdotonta suorittaa, koska näissä tehtävissä tarkastellaan lennonjohtajan ja lennontiedottajan kykyä toimia omassa yksikössään noudattavien ohjeiden ja reunaehtojen mukaisesti. Tämän arvion voi tehdä vain toinen tässä yksikössä toimiva. Kielitaitokokeen vastaanottaminen on toinen tehtävä, jota ei ole tarkoituksenmukaista hoitaa viranomaisesta käsin. Ilmailijat ovat levittäytyneet ympäri Suomea ja olisi kohtuutonta edellyttää, että tämä koe pitäisi suorittaa viranomaiselle. Harrasteilmailun lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen on EU:n toimivallassa olevan toiminnan osalta siirretty. Tuntuu kohtuuttomalta, että kansallisessa harrastetoiminnassa sovellettaisiin tiukempia sääntöjä kuin mitä EU edellyttää sen toimivaltaan kuuluvassa toiminnassa. Harrasteilmailussa näitä tehtäviä voitaisiin hoitaa esim. lentokerhojen yhteydessä, mikä johtaisi asiakkaiden näkökulmasta alhaisempiin kustannuksiin. Kokeen tarkastuslentäjän suorittama pätevyyden arviointi on myös ”ulkoistamismahdollisuus”, jonka EU-säädökset jo sisältävät. Tässä siis linjataan kansallinen vaatimus EU-vaatimuksen kanssa. Lisäksi tehtävien kelpoisuusehdot on tarkkaan säädetty EU-

lainsäädännössä ja kansallisissa ilmailumääräyksissä. Valvontavastuu olisi kansallisella viranomaisella.

Kyseessä on perustuslain 124 §:ssä tarkoitettu julkinen hallintotehtävä, johon liittyy hallintopäätöksiä. Vastaavalla tavalla kuin 163 §:n mukaiset harrasteilmailun järjestölle siirretyt tehtävät, myös näissä tehtävissä olisi järkevää käyttää ulkopuolista asiantuntijaa. Kun ulkopuolinen asiantuntija hoitavaa sille tässä pykälässä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä, sen on noudatettava hallinnon yleislakeja perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimusten turvaamiseksi. Ulkopuolisen asiantuntijan henkilöstöä koskevasta rikosoikeudellisesta virkavastuusta sen hoitaessa pykälässä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä säädettäisiin lain 174 §:ssä. Oikaisu- ja muutoksenhakumenettelystä ulkopuolisen asiantuntijan tekemiin päätöksiin säädettäisiin 181 §:ssä.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston ja asiantuntijan välisessä toimeksiannossa olisi mainittava ne tehtävät, joita asiantuntijalla olisi oikeus suorittaa. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi ulkopuolista asiantuntijaa tämän suorittaessa sille annettuja tehtäviä. Jos asiantuntija ei noudattaisi tehtäviä hoitaessaan viraston ja asiantuntijan välistä sopimusta ja muuta valvonnan yhteydessä annettua ohjeistusta, viraston olisi sanottava irti sopimus asiantuntijan kanssa.

Pykälän 3 momentin mukaan ulkopuolisella asiantuntijalla olisi saada Liikenteen turvallisuusvirastolta suorittamistaan tehtävistä asianmukainen korvaus. Korvauksella katettaisiin hallintotehtävän suorittamisesta aiheutuvat kulut.

165 §. *Yhteisvastuullisuuslentopaikan ja ilmailua varten annetun palvelun käytössä.* Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 170 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädetään, että ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä vastaisivat yhteisvastuullisesti lentopaikan pitäjältä tai palvelun antajalta saamiensa palvelujen kustannuksista omistus-, hallinta- tai käyttöoikeutensa ajalta tai siltä ajalta, jona ne ovat merkittyinä ilma-alusrekisteriin.

Pykälän 2 momentissa esitetään, että lentopaikan pitäjä voisi palveluiden antamisesta pidättäytymällä tai ilma-aluksen liikkeelle

lähdön estävin välinein tai rakentein estää ilma-aluksen lähdön, kunnes 1 momentin mukaiset erääntyneet maksut tai vakuudet on suoritettu. Lentopaikan pitäjän oikeus estää ilma-aluksen lähtö tai palveluiden saatavuus on verrattavissa mihin tahansa muuhun elinkeinonharjoittajan oikeuteen pidättäytyä palvelun tai muun hyödykkeen luovuttamisesta, jos sille ei saada vastiketta. Oikeuskäytännössä omaksutun kannan mukaisesti lentoterminalin pitäjän tämän pykälän nojalla tapahtuvassa toiminnassa ei ole kyse hallintoasiassa tehdystä päätöksestä. Näin ollen kyseessä ei ole perustuslain 124 §:ssä tarkoitettu julkinen hallintotehtävä.

166 §. *Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syyistä.* Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 171 §:ää. Pykälän 1 momenttia täydennettäisiin uudella 3 kohdalla, jonka mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kieltää lennon tai estää ilma-aluksen lähdön Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti, jos 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. Näin turvattaisiin esimerkiksi Yhdistyneiden kansakuntien ja Euroopan unionissa tehtyjen pakotepäätösten toteuttaminen Suomessa. Ulkoasiainministeriön johdolla valmistellaan parhaillaan hallituksen esitystä eräiden Suomelle Yhdistyneiden kansakuntien ja Euroopan jäsenenä kuuluviin velvoitusten täyttämiseksi annetun lain muuttamisesta (659/1967, ns. pakotelaki). Esityksen tarkoituksena on tehostaa pakotteiden täytäntöönpanoa Suomessa muun muassa ns. kohdennettujen finanssipakotteiden eli varojen jäädyttämisen osalta. Ulkoasiainministeriö on katsonut, että nyt esitetty säännös olisi linjassa Suomen kansainvälisten ja EU:n velvoitteiden täyttämiseksi sekä edellä mainitun kansallisten lainsäädäntömuutosten kanssa, jotta kansainvälisten ja EU:n pakotteiden täytäntöönpano voitaisiin myös ilmailussa toteuttaa. Tämän lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kieltää lennon tai estää ilma-aluksen lähdön, jos ilma-alus ei olisi lentokelpoinen, se ei olisi asianmukaisesti miehitetty tai muuten olisi aihetta epäillä,

ettei tässä laissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja lentoa koskevia määräyksiä ei olisi noudatettu.

Pykälän 2 *momentin* mukaan lähdön estämiseksi tarvittavat toimenpiteet olisi mitoitettava ja toteutettava niin, ettei niillä vaarannettaisi henkeä tai terveyttä eikä vahingoitettaisi paikoitettua ilma-alusta.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin, että lentopaikan päälliköllä, lentopaikan pitäjän palveluksessa olevalla tai lennonvarmistuksessa taikka huolto- tai maahuolintaorganisaatiossa tehtävää hoitavalla olisi Liikenteen turvallisuusviraston pyynnöstä oikeus antaa ilma-aluksen lähdön estämiseksi tarvittavaa apua. Momentissa tarkoitettujen toimijain avustaisivat viranomaisista sen tekemän päätöksen toteutuksessa. Kyseessä ei siten olisi julkinen hallintotehtävä perustuslain 124 §:ssä tarkoitettulla tavalla, vaan viranomaisen avustamis-tehtävä.

Pykälän 4 *momentin* mukaan lentopaikan päälliköllä, lentopaikan pitäjän palveluksessa olevalla tai lennonvarmistuksessa taikka huolto- tai maahuolintaorganisaatiossa tehtävää hoitavalla olisi oikeus estää ilma-aluksen lähtö, jos on ilmeistä, että 1 momentissa tarkoitettujen puutteet voivat vakavasti vaarantaa lentoturvallisuuden. Ilma-aluksen lähdön estämisestä olisi tällöin viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka on ryhdyttävä asian vaatimiin toimiin. Lähdön estämiseksi sallituista toimenpiteistä olisi voimassa, mitä 2 momentissa säädetään. Kyse olisi akuutissa tilanteessa välittömän ja uhkaavan vaaran torjumiseksi tarpeellisesta teosta, jota edellytetään jo pelastuslain yleisen toimintavelvollisuuden nojalla.

Pykälän 5 *momentin* mukaan rajavartioviranomaisella olisi oikeus estää ilma-aluksen lähtö, mikäli on syytä epäillä ilma-aluksessa olevan henkilön, joka on rikkonut maastalähtöön liittyviä määräyksiä. Päätöksen asiassa tekee vähintään kapteenin tai kapteeniluutnantin arvoinen rajavartiomies.

167 §. Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 172 §:ää. Pykälän 1 *momentissa* säädetään, että välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa lentopaikan lennonjohto, aluelennonjohto ja ilmaliikennepalvelusta vastaavan lentopaikan päällikkö tai hänen määräämänsä

sijainen sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi tai pelastustehtävien hoitamiseksi välttämättömästä syystä tai merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi sotilasviranomainen, poliisi taikka rajavartiolain (578/2005) 35 c §:n 3 momentissa tarkoitettu rajaturvallisuudesta vastaava rajavartiomies (vähintään kapteeni tai kapteeniluutnantti) voisi kieltää ilma-aluksen lähdön, määrätä ilma-aluksen laskeutumaan, vaatia tunnistamista, määrätä lentosuunnan ja -korkeuden taikka muutoin puuttua ilma-aluksen kulkuun. Kyse on kiireellisestä ja välitöntä puuttumista edellyttävästä tosiasiallisesta toiminnasta, jossa viranomaiset, esimerkiksi Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi tai sotilasviranomainen, eivät ole paikalla. Rajaturvallisuudesta vastaava rajavartiomies olisi oikeutettu estämään ilma-aluksen lähdön, jos olisi syytä epäillä, että ilma-aluksessa on henkilö, joka on rikkonut maastalähtöön liittyviä määräyksiä. Näistä säädetään tarkemmin EU Schengen - rajasäännöstössä sekä rajavartiolaissa.

Puuttuessaan ilma-aluksen kulkuun pykälässä tarkoitettujen toimijain toimeksiannosta ja viranomaisen päätösten pohjalta, joten kyse on viranomaisen antaman päätöksen mukaisesta toimeenpanosta. Tällaisessa kiireellisessä puuttumisesta vaativassa tilanteessa ei myöskään tehdä hallintopäätöstä, johon voitaisiin hakea oikaisua tai muutosta, eikä siten pykälään ole esitetty sisällytettäväksi säännöstä oikaisu- ja muutoksenhakumenettelyistä.

Pykälän 2 *momentin* mukaisesti ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta tullivalvonnan vuoksi sekä alueellisen koskemattomuuden valvomisen tai turvaamisen vuoksi voitaisiin säätää erikseen.

168 §. Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen tartuntataudin leviämisen estämiseksi. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 173 §:ää. Pykälän 1 *momentissa* säädetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi määrätä ilmaliikennepalvelun tarjoajan välityksellä ilma-aluksen laskeutumaan ns. terveys-tarkastuslentoasemalle. Sääntely perustuu Maailman terveysjärjestön (WHO) sääntelyyn ja sen mukaiseen kansalliseen lainsäädäntöön eli tartuntatautilain (583/1986) 4 §:n 2 momenttiin, jonka mukaisesti yleisvaaral-

listen tartuntatautien leviäminen pyritään estämään. Ilmaliikennepalvelun tarjoajalle osoitettu tehtävä on viranomaisen määräyksen täytäntöönpanotehtävä, eikä siten julkinen hallintotehtävä. Viranomaisen päätöksestä voidaan tarvittaessa kannella tai valittaa.

Pykälän 2 momentin mukaan välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa sosiaali- ja terveysministeriö voisi yksittäistapauksessa tehdä Liikenteen turvallisuusviraston sijaan 1 momentin mukaisen päätöksen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että jollei lentoturvallisuudesta muuta johdu, ilma-aluksen olisi laskeuduttava terveystarkastuslentoasemalle 1 ja 2 momentissa tarkoitettun Liikenteen turvallisuusviraston määräyksen tai sosiaali- ja terveysministeriön päätöksen mukaisesti.

Pykälän 4 momentin mukaan terveystarkastuslentoasemista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

169 §. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja lentoaseman pitäjän avustamisvelvollisuus. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 174 §:ää, mutta pykälää esitettäisiin muutettavaksi niin, että huolto- ja maahuolintaorganisaatioissa tehtävää hoitavat lisättäisiin ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja lentoaseman pitäjän rinnalle niiden joukkoon, joiden olisi avustettava edellä 168 §:ssä säädettyjen tartuntataudin leviämisen estämiseen liittyvien tehtävien käytännön järjestelyissä. Vastaavalla tavalla kuin 168 §:n mukaisissa tehtävissä, tässäkin on kyse palvelujen tarjoajille osoitettua viranomaisen määräyksen täytäntöönpanotehtävistä, ei julkisista hallintotehtävistä.

170 §. Toimintakyvyn heikkeneminen. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 175 §:ää. Pykälän 1 momentissa kielletäisiin suorittamasta tehtävää ilma-aluksessa tai laitteessa, jos henkilön veren alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut. Kielto koskisi myös lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatioissa suorittavaa henkilöä. Säännöksessä kielletäisiin toiminta vastaavasti myös, jos asianomainen on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia niin, että sitä on hänen elimistönsä havaittava määrä. Säännös koskisi ilma-alusten lisäksi muitakin ilmailuun käytettäviä laitteita, kuten riippuliidintä. Säännös koskisi myös sellaisten henkilöiden

toimintaa, jotka maassa – joko maaorganisaation työntekijöinä tai muuten – toimivat sellaisissa työtehtävissä, joilla on vaikutusta lentoturvallisuuteen. Tällaisia maaorganisaation työntekijöitä ovat esimerkiksi lennonjohtajat, lennontiedottajat, huoltomekaanikot ja lentojen suorittamiseen liittyviä laskelmia tekevät henkilöt. Merkitystä ei olisi sillä, edellyttääkö tehtävä lupakirjaa tai kelpuutusta, vaan asiaa arvioitaisiin työtehtävien tosiasiallisten turvallisuusvaikutusten perusteella. Suomessa sovelletaan nollatoleranssia eli lentotehtävän alkaessa ilma-aluksen miehistön veressä ei saa olla lainkaan alkoholia tai elimistössä muuta huumaavaa ainetta. Tätä vaatimusta on pidetty tarpeellisena lentoturvallisuuden takaamiseksi.

Pykälän 2 momentissa rinnastettaisiin sairaus ja väsymys alkoholin tai huumaavan aineen käyttöön. Sairaudella ja väsymyksellä on sama vaikutus henkilön toimintakykyyn kuin alkoholin tai huumaavan aineen vaikutuksella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että myös lennon valmisteluun välittömästi liittyvät toimenpiteet rinnastettaisiin varsinaiseen lentoon. Tällaisia toimia olisivat esimerkiksi lentoon vaikuttavien tietojen hankkiminen lennonneuvonnasta (briefing), lentoreitin suunnittelu sekä polttoaine- ja tasapainolaselmien käsittely.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin puolustusvoimien valtuudesta antaa tarvittaessa, toiminnan vaativuuden sitä edellyttäessä sotilasilmailussa tiukempia vaatimuksia kuin 1–3 momentissa säädetään. Tämä on perusteltua huomioon ottaen sotilasilmailun luonne. Puolustusvoimien momentin nojalla antamat määräykset koskisivat kaikkea sotilasilmailua.

Pykälän 5 momentti sisältäisi valtuutuksen, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräyksiä aisteille asetettavista vaatimuksista sekä tehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta pykälässä säädettyjen tehtävien hoitamista heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arviointimenettelystä. Kyseinen säännös olisi uusi voimassa olevan ilmailulain vastaavaan pykälään verrattuna. Pykälä vastaisi rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä

annetun lain (1664/2009) 19 §:n viimeisen momentin säännöstä, tosin tässä pykälässä määräysten antaminen määritellään mahdollisuudeksi, ei velvollisuudeksi. Lentoliikenteen toimintaympäristössä on monia tehtäviä, joille ei ole erikseen säädetty toimintakykyvaatimuksia. Kuitenkin niin maahuolintaorganisaatioista, lentoasemalla toimivasta työterveyshuollosta kuin muilta vastaavilta toimijoilta on tullut kysymyksiä toimintakykyrajoituksista.

171 §. Ilma-aluskiinnitys. Pykälässä viitattaisiin kiinnityksestä ilma-aluksiin annettuun lakiin (211/1928). Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 176 §:ää.

172 §. Ilmailun tilastot. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 177 §:ää. Pykälässä säädettäisiin ilmailun tilastoista. Pykälän 1 momentissa nimettäisiin Liikenteen turvallisuusvirasto näitä tilastoja laativaksi ja niistä vastaavaksi viranomaiseksi. Momentissa viitattaisiin tilastolakiin (280/2004), jota Liikenteen turvallisuusviraston olisi tehtävää hoitaessaan noudatettava.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin 153 §:n 1 momentissa mainituille tilastoja koskeva tiedonantovelvollisuus. Mainitussa 153 §:ssä velvoitetaan ilmailutoimintaa harjoittava samoin kuin ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä sekä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittava antamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle tietoja ilmailun valvontaa varten.

173 §. Kansainväliset sopimukset. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan ilmailulain 178 §:ää. Pykälässä todettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston olevan Suomen ilmailuviranomainen, joka osallistuu kansainvälisten siviili-ilmailua koskevien lentoliikenne-, lentoturvallisuus- ja yhteistyösopimusten valmisteluun.

174 §. Virkavastuu. Pykälä olisi uusi säännös ja liittyisi laissa esitettyihin muulle kuin viranomaiselle annettuihin julkisiin hallinto-tehtäviin. Lain 40, 60, 97, 99, 102, 103, 163 ja 164 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoitavaan henkilöön sovellettaisiin rikoslain 40 luvun rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä silloin, kun he suorittavat kyseisiä tehtäviä. Vahingonkorvausvastuun osalta pykälässä viitattaisiin vahingonkorvauslakiin (412/1974).

16 luku. Rangaistukset

175 §. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 179 §:ää. Pykälä sisältäisi informatiivisen viittaussäännöksen rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ään, joissa säädetään liikenneturvallisuuden vaarantamisen rangaistavuudesta. Viittaussäännös on tarpeen, jotta ilmailulain 16 luvussa kyettäisiin välttämään riittävän laaja kokonaiskuva ilmailussa sovellettavista keskeisistä rangaistussäännöksistä.

176 §. Ilmaliikennejuopumus, kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle ja kuljettaminen oikeudetta. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 180 §:ää. Pykälä sisältäisi informatiivisen viittaussäännöksen rikoslain 23 luvun 6, 8 ja 10 §:ään, joissa säädetään ilmaliikennejuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja kuljettamisesta oikeudetta.

177 §. Huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 181 §:ää. Pykälässä säädettäisiin rangaistavaksi huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa. Huumaavan aineen käyttökiellosta säädettäisiin tämän lain 170 §:ssä. Pykälä koskisi ilma-aluksessa tehtävää suorittavia henkilöitä kuten ilma-aluksen päällikkö, muut ohjaamomiehistön jäsenet ja matkustamomiehistö. Maahenkilökuntaan kuuluvista pykälää sovellettaisiin vain niihin henkilöihin, jotka työskentelevät lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä. Tällaisia ovat esimerkiksi lennonjohtajat, lennontiedottajat, huoltomekaanikot ja sellaiset lennonvalmistelutehtäviä suorittavat henkilöt, joiden työsuorituksen asianmukaisuudella on vaikutusta lennon turvalliseen toteutukseen. Sen sijaan ilma-aluksessa suoritettavan tehtävän kohdalla merkitystä ei olisi sillä, onko henkilö lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä vai muussa tehtävässä. Säännöstä voitaisiin soveltaa esimerkiksi lennolle määrättyyn turvamieheen. Lähtökohtana olisi täysraittiuuden periaate.

Pykälää sovellettaisiin lisäksi tapauksiin, joissa henkilö rikkoo sotilasilmailuviranomaisen 170 §:n 4 momentin nojalla antamia vaatimuksia. Rangaistusseuraamus olisi sakkoa. Pykälää sovellettaisiin kuitenkin vain,

jos muualla laissa ei ole säädetty ankarampaa rangaistusta. Näin ollen pykälä koskisi vain suhteellisen lieviä tapauksia. Vakavampiin tapauksiin sovellettaisiin rikoslain 23 luvun 6 §:n säännöksiä ilmailukenejuopumuksesta.

178 §. Ilmailurikkomus. Pykälässä säädetäisiin rangaistavaksi ilmailulain eräiden säännösten ja lain nojalla annettujen määräysten vastainen menettely. Rangaistavuuden edellytyksenä olisi menettelyn tahallisuus tai törkeä huolimattomuus. Teon nimikkeenä olisi ilmailurikkomus. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 182 §:ää ja pykälään tehtäisiin vain vähäisiä muutoksia ja teknisiä tarkistuksia, jotka liittyisivät ensisijaisesti lakiesityksen mukaisiin pykäläviittauksiin. Pykälän yksityiskohtaiset perustelut on esitetty hallituksen esityksessä HE 139/2005.

Pykälän 2 ja 6 kohtaa tarkistettaisiin niin, että niissä voimassa olevan ilmailulain muotoilu ”käyttää tai antaa käyttää” korvattaisiin muotoilulla ”käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun käytettäväksi”. Pykälän 6 kohdan rangaistussäännöksellä saatettaisiin rangaistavaksi EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten mukaisten lentokelpoisuuden hallintaa koskevien normien rikkominen.

Pykälään lisättäisiin voimassa olevan ilmailulain vastaavaan pykälään verrattuna uusi 9 kohta, jonka mukaan ilmailurikkomukseksi katsottaisiin myös 49 §:ssä tarkoitettua luvan hakijan tai luvan haltijan kelpoisuuteen vaikuttavan ilmoituksen tekemättä jättäminen.

Pykälän 17 kohdan kriminalisointi koskisi vain 100 §:n 1 momentissa tarkoitettua lentotason ja sen eräiden muiden alueiden liikumisarajoitusta, ei 2 momentissa tarkoitettua kuvaamiskieltoa.

Pykälän 12 ja 18 kohtia muutettaisiin voimassa olevan ilmailulain vastaaviin kohtiin verrattuna niin, että kyseisissä kohdissa viitattaisiin ajantasaiseen unioni- ja kansalliseen lainsäädäntöön ja niiden mukaisiin lupiin. Pykälän 12 kohdassa rangaistavaksi säädetäisiin kaupallinen ilmakuljetus ilman EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lentotoimintalupaa tai lain 63 §:ssä tarkoitettua liikennelupaa. Pykälän 18 kohdassa rangaistavaksi säädetäisiin valtakunnan rajan

ylittäminen lentämällä muualta kuin rajavartiolaitain 12 §:ssä tarkoitetun rajanylityspaikan ylitse.

179 §. Toimenpiteistä luopuminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 183 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan ilmailurikkomusta koskeva syyte voitaisiin jättää ajamatta ja rangaistus tuomitsematta, jos rikkomusta voidaan pitää vähäisenä. Samoin voitaisiin menetellä, jos teosta tekijälle aiheutuvia hallinnollisia seuraamuksia kuten esimerkiksi lupakirjaan, kelpuutukseen tai hyväksyntään kohdistuvia rajoituksia, toimintakieltoja tai peruuttamisia voidaan teon vakavuuteen nähden pitää riittävinä. Käytännössä tällainen seuraamus on luvanvaraisessa toiminnassa useasti merkitykseltään huomattavasti suurempi kuin mahdollinen sakkorangaistus. Sakkorangaistus on luonteeltaan lähinnä lisärangaistus, jota tultaneen käyttämään vakavammassa tapauksissa hallinnollisten seuraamusten ohella tai kun hallinnollisia seuraamuksia ei ole käytettävissä. Seuraamusten tarpeettoman kasautumisen välttämiseksi tarvitaan säännös, joka oikeuttaa virallisen syyttäjän ja tuomioistuimen ottamaan huomioon hallinnollisten seuraamusten vaikutuksen.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen, jos ilmeisesti on käsillä edellä 1 momentissa tarkoitettu tilanne.

180 §. Liikenteen turvallisuusviraston ja puolustusvoimien kuuleminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan ilmailulain 184 §:ää, mutta pykälän otsikossa ja pykälän 3 momentissa sotilasilmailua koskeva kuulemisvelvoite koskisi sotilasilmailuviranomaisen sijasta puolustusvoimia. Pykälän 1 momentin mukaan virallisen syyttäjän olisi ennen tässä luvussa tarkoitettua tekoa koskevan syyteratkaisun tekemistä varattava Liikenteen turvallisuusvirastolle tilaisuus antaa lausuntonsa asiassa.

Pykälän 2 momentin mukaan tuomioistuimen olisi tässä luvussa tarkoitettua tekoa koskevaa asiaa käsitellessään varattava Liikenteen turvallisuusvirastolle tilaisuus tulla kuulluksi.

Pykälän 3 momentin mukaan virallisen syyttäjän ja tuomioistuimen olisi kuultava

puolustusvoimia, jos kyse on sotilasilmailusta.

17 luku. Muutoksenhaku

181 §. Muutoksenhaku. Pykälässä säädetäisiin, miten lain mukaisten lupien, todistusten, hyväksyntöjen, nimeämisten ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista koskevien päätösten oikaisu- ja muutoksenhakumenettelystä. Pykälän *1 momentissa* säädetäisiin, että näitä koskeviin päätöksiin saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Myös Liikenteen turvallisuusviraston Euroopan unionin asetusten nojalla antamiin käsyyihin ja kieltoihin haettaisiin muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen.

Pykälän *2 momentissa* säädetäisiin, että myös muun kuin viranomaisen tekemiin hallintopäätöksiin saisi hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Nämä koskisivat muulle kuin viranomaiselle laissa osoitettuja julkisia hallintotehtäviä ja niiden yhteydessä tehtäviä hallintopäätöksiä.

Pykälän *3 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusviraston, puolustusvoimien tai sotilasilmailuviranomaisen muuhun kuin *1 momentissa* tarkoitettuun päätökseen saisi vaatia oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta siten kuin hallintolaissa säädetään. Lentoaseman pitäjän muuhun kuin *1 momentissa* tarkoitettuun päätökseen saisi vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Pykälän *4 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusviraston *2 ja 3 momentissa* tarkoitetusta oikaisuvaatimuksesta antamaan päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Pykälän *5 momentin* mukaan hallinto-oikeuden päätökseen luvan, todistuksen, henkilökortin, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista koskevassa asiassa saisi hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Myös Liikenteen turvallisuusvi-

raston unioniasetusten nojalla antamiin käsyyjä ja kieltoja koskevassa asiassa saisi hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Pykälän *6 momentin* mukaan hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Pykälän *7 momentin* mukaan rakentamislupaa koskevaa päätöstä lukuun ottamatta päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

18 luku. Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

182 §. Voimaantulo. Pykälä sisältäisi tavanomaisesta poikkeavan voimaantulosäännöksen kauko-ohjattaviin ilma-aluksiin liittyvän toiminnan osalta. Kauko-ohjattavien ilma-alusten nopea tekninen kehittyminen ja yleistyminen samoin kuin puutteelliset ja kirjavat säännöt eri maissa hankaloittavat alan kehittämistä. Sen vuoksi niin ICAO:ssakin kuin Euroopassa haetaan yhteisymmärrystä yhteisiksi säännöiksi. Tarkoituksena on, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tästä toiminnasta tarkempia määräyksiä ja tarvittaessa myöntää lupia heti, kun kansainvälinen yhteisymmärrys saavutetaan tai, jos elinkeinon tarpeet tätä edellyttävät. Lain 37, 38, 53, 55, 62, 73, 79 ja 87 §:ssä tarkoitettujen kauko-ohjattavien ilma-alusten toimintaa koskevien vaatimusten voimaantulosta säädetäisiin siten erikseen asetuksella. Perustuslain 79 §:n *3 momentin* mukaan laista tulee käydä ilmi, milloin se tulee voimaan. Erityisestä syystä laissa voidaan kuitenkin säätää, että voimaantuloajankohdasta säädetään asetuksella. Perustuslakivaliokunnan käytännössä erityisenä syynä on pidetty lain tai sen eräiden säännösten voimaantulon sidonnaisuutta Euroopan unionin lainsäädännön voimaantuloon (PeVL 36/2010 vp, s. 3/I, PeVL 21/2007 vp, s. 2/II, PeVL 46/2006 vp, s. 4/I, PeVL 46/2006 vp, s. 4/I, PeVL 41/2006 vp, s. 4/I, PeVL 39/2006 vp, s. 3/II, PeVL 18/2006 vp, s. 5, PeVL 7/2005 vp, s. 11/II, PeVL 14/2004 vp, s. 5). Ehdotettuun lakiin

sisältyvien edellä mainittujen kauko-ohjattavien ilma-alusten toimintaa koskevien vaatimusten voimaantulon aikataulu on sidoksissa Euroopan unionin lainsäädännön voimaantuloaikatauluun.

183 §. Kumottavat säännökset. Pykälässä säädettäisiin voimassa olevan ilmailulain (1194/2009) kumoamisesta lakiin tehtyine muutoksineen. Nyt voimassa olevasta ilmailulaista säilytettäisiin kuitenkin pp.kk.2017 saakka voimassa lentotoimintalupaa ja sen myöntämistä koskevat 68 ja 69 § siltä osin kuin ne koskevat kaupallista ilmakuljetusta ilmapallolla. Tätä toimintaa koskevat EU-säädökset ollaan antamassa EASA-asetuksen nojalla annettavina komission täytäntöönpanoasetuksina ilmeisesti keväällä 2014. Täytäntöönpanoasetusluonnoksen mukaan säädökseen on tulossa kolmen vuoden siirtymäaika. Kunnes EU-sääntely tulee voimaan, on tarve säilyttää tältä osin kansalliset säädökset voimassa.

Voimassa olevan ilmailulain nojalla annetut säännökset ja määräykset pysyisivät voimassa siihen saakka kunnes ne erikseen kumottaisiin.

184 §. Siirtymäsäännökset. Pykälässä säädettäisiin, että lain voimaantulo ei vaikuttaisi lain voimaan tullessa voimassa olleen lain nojalla annettuihin lupiin, hyväksyntöihin, kieltoihin tai päätöksiin. Laki ei myöskään aiheuttaisi muutosta siihen, mitä ennen sen voimaantuloa on sovittu vieraan valtion kanssa tehdyssä sopimuksessa. Lisäksi säädettäisiin, että tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin 183 §:n nojalla kumottujen säädösten mukaan.

Lain 183 §:n mukaisesti kumottavan ilmailulain nojalla annettuja asetuksia ja määräyksiä noudatetaan siihen saakka, kun ne erikseen kumotaan uusilla asetuksilla ja määräyksillä. Tällaisia lain nojalla annettuja asetuksia olisivat valtioneuvoston asetus (1374/2009) ilmailulta rajoitetuista alueista ja valtioneuvoston asetus (557/2011). Lisäksi ilmailumääräyskokoelma, joka sisältää noin 100 Liikenteen turvallisuusviraston antamaa määräystä, säilyisi voimassa samoin kuin so-tilasilmailun viranomaisyksikön antamat so-tilasilmailua koskevat määräykset.

1.2 Meripelastuslaki

14 §. Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta. Pykälän 2 momentin 3 kohdassa ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisterin ylläpitäjäksi muutettaisiin Viestintävirasto, jolle rekisterin ylläpito siirtyisi ehdotetun ilmailulain 122 §:n nojalla.

2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksymisen jälkeen, kuitenkin viimeistään 13 päivänä marraskuuta 2014.

3 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ilmailulain nojalla annettavia valtioneuvoston asetuksia sekä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä on käsitelty sekä luvun 1 yksityiskohtaisten perustelujen pykäläkohtaisissa perusteluissa että alla luvun 4.1 norminantovaltaa koskevassa luvussa.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

4.1 Norminantovalta

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia laissa säädetyn valtuuden nojalla. Valtuutettavien säännösten on kuitenkin täytettävä perustuslakivaliokunnan lausuntojen mukaisesti (esimerkiksi PeVL 11/1999 vp ja PeVL 23/2000 vp) edellytetyt täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan myös muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Asetuksenantovaltuuteen verrattuna tällaiseen valtuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee lisäksi perustuslain

nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, myös PeVL 16/2002 vp). Erityisesti kansainvälisistä sopimuksista ja Euroopan unionilainsäädännöstä johtuen ilmailua koskeva normisto on laajaa. Säännökset ja määräykset ovat yksityiskohtaisia ja liittyvät usein ilma-alusten ja lennonvarmistuksen tekniikkaan.

Ehdotettujen asetuksenantovaltuuksien mukaan valtioneuvosto antaisi asetuksia eräistä periaatteellisesti tärkeistä asioista. Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovalta, vaikka olisikin määrällisesti laajaa, rajoittuisi tekniluonteisiin ja yhteiskunnalliselta merkitykseltään vähäisiin asioihin. Sääntelyyn liittyy runsaasti ammatillisiksi luonnehdittavia erityispiirteitä. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään (esimerkiksi PeVL 25/2000 vp, PeVL 52/2001 vp ja PeVL 16/2002 vp) katsonut, että yksityiskohtaisten määräysten antamisvaltuuksien uskomisen alan valvonnasta vastaavalle asiantuntijaviranomaiselle on soveliasta.

Pääsääntöisesti esitetyn ilmailulain mukainen asetusten ja määräysten antamista koskevat valtuudet vastaisivat voimassa olevan ilmailulain mukaisia asetusten ja määräysten antamista koskevia valtuutuksia.

Lain nojalla esitettäisiin annettavaksi seuraavista asioista tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella:

- 6 §:n nojalla sotilasilmailuviranomaisesta;
- 7 §:n nojalla sotilasilma-aluksen merkitsemisestä;
- 8 §:n nojalla valtion ilma-aluksella suoritettavalle ilmailulle myönnettävistä poikkeuksista koskien esityksen 3 ja 4 luvun säännöksiä;
- 11 §:n nojalla ilmailulta rajoitetuista alueilta tai vaara-alueista, joilla ilmailua voidaan rajoittaa tai kieltää se maanpuolustuksen, rajavalvonnan, pelastustehtävien tai varautumisen kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella;
- 105 §:n nojalla siviili-ilmailun, sotilasilmailun ja valtion ilmailun yhteensovittamisesta joustavan ilmatilan käytössä;

- 107 §:n nojalla ilmatilan hallinnan neuvottelukunnan tehtävistä ja kokoonpanosta;

- 112 §:n nojalla lennonvarmistuksen erillispalveluihin kuuluvista palveluista;

- 121 §:n nojalla ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta maksettavasta korvauksesta;

- 122 §:n nojalla tietojen merkitsemisestä hätäpaikannuslähetinrekisteriin ottaen huomioon ilmailuonnettomuuksien, vaaratilanteiden ja poikkeamien tutkimustarpeet, käytettävän tallennustekniikan ja muut vastaavat seikat;

- 160 §:n nojalla poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä;

- 168 §:n nojalla terveystarkastuslentoasemista; ja

- 182 §:n nojalla miehittämättömiä ilma-aluksia ja kauko-ohjauspaikkaa koskevien säännösten voimaantuloaikataulusta.

Lain nojalla esitettäisiin annettavaksi seuraavista asioista tarkemmat määräykset Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä:

- 5 §:n nojalla Chicagon yleissopimuksen lentosääntöjä koskevan standardin edellyttämät määräykset Euroopan unionissa annettujen lentosääntöjen soveltamisesta Suomessa;

- 9 §:n nojalla miehittämättömän ilma-aluksen ja laitteiden, urheilulaskuvarjon ja nousuvarjon, harraste- ja urheilulennokin teknisiä, toiminnallisia sekä näiden ohjaajalta edellytettävää tietoa, taitoa, kokemusta ja ikää koskevia määräyksiä;

- 11 §:n nojalla sellaisista vaara-alueista, joissa vaihtelevasti määräaikoina saatetaan harjoittaa ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavaa toimintaa;

- 14 §:n nojalla lentopaikan pitäjän tekemästä kirjallisesta ilmoituksesta ja siinä annettavista teknisistä tiedoista, yksilöintitiedoista sekä ilma-aluksen vakuuttamista koskevista tiedoista;

- 15 §:n nojalla määräykset rekisteritiedoissa tapahtuneiden muutosten ilmoittamisesta;

- 16 §:n nojalla lupakirjarekisteriin talletettavissa tiedoissa tapahtuvien muutosten ilmoittamisesta;

- 28 §:n nojalla niistä ilma-alukseen liittyvistä tiedosta, joita ilma-alus- ja lupakirjarekistereistä voidaan käyttää mielipide- ja markkinatutkimukseen, suoramarkkinointiin

ja muuhun osoite- ja tietopalveluun luovutettaessa otantaperusteena;

- 33 §:n nojalla lentoturvallisuuden edellyttämiä teknisiä lentokelpoisuusmääräyksiä ja lentotoiminnallisia määräyksiä ilma-alusten tai niiden laitteiden ja osien käytössä ilmenneiden turvallisuusongelmien korjaamiseksi;

- 35 §:n nojalla Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin pohjautuvia tarkempia määräyksiä lentokelpoisuuden hallintaorganisaation henkilöstön ammattitaidosta sekä tarpeellisista työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeistan tekemisestä sekä ilmoituksessa annettavista tiedoista;

- 39 §:n nojalla teknistä katsastusta, lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tekemiä lentokelpoisuuden tarkastuksia sekä erityistarkastuksia koskevia määräyksiä, joiden avulla pyritään varmistamaan lentokelpoisuuden toteaminen ja valvonta;

- 42 §:n nojalla Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvia sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin perustuvia määräyksiä henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta, ammattitaidon toteamiseksi vaadittavista koikeista ja todistuksista, työvälineistä ja työtiloista, työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista;

- 44 §:n nojalla melua ja muita päästöjä koskevia teknisiä määräyksiä, jotka perustuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin;

- 47 §:n nojalla Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin tai Eurocontrolin normeihin perustuvia määräyksiä lupien kelpoisuusvaatimuksista, hakemisesta ja voimassaoloajoista;

- 57 §:n nojalla Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin, ECAC:n ja Eurocontrolin normeihin sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksiin perustuvia määräyksiä lennon valmistelusta ja suorittamisesta lentoturvallisuuden varmistamiseksi;

- 61 §:n nojalla miehittämättömältä ilma-alukselta edellytettävistä asiakirjoista;

- 67:n nojalla liikennöintilupien myöntämisestä ja selvityksistä sellaisille reiteille, joihin kohdistuu käyttörajoituksia;

- 68 §:n nojalla Suomen ja kolmannen maan välisen ei-säännöllisen lentoliikenteen luvan hakemismenettelystä ja asiakirjoista, joilla hakija osoittaa luvan myöntämisen edellytysten täyttyvän sekä liikenteeseen kohdistuvista rajoituksista;

- 70 §:n nojalla lentotyöluvan saamisen edellytyksistä sekä miehittämättömän ilma-aluksen käytöstä lentotyötehtäviin;

- 71 §:n nojalla määräyksiä lentokoulutusluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoituksista ja ammattitaidosta, lentokoulutusluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävistä kalustosta, opetustiloista ja muista opetusvälineistä, matkustamomiehistön koulutusorganisaation hyväksymisestä sekä lentokoulutusluvan saamisen edellytyksistä;

- 72 §:n nojalla lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan saamisen edellytyksistä;

- 73 §:n nojalla maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä, ilma-alusten käyttämän alueen mitoituksista ja pinnan ominaisuuksista, lentoesterajoituksista ja muista lentoonlähden ja laskun turvallisuuteen vaikuttavista seikoista;

- 81 §:n nojalla lentotoiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvat tarkemmat määräykset rakentamisluvan myöntämisen edellytyksistä;

- 83 §:n nojalla lentotoiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvat tarkemmat määräykset hyväksyntätodistuksen saamisen edellytyksistä;

- 90 §:n nojalla turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät tarkemmat määräykset maa- ja vesialueen palvelujen järjestämisestä, maa- ja vesialueen toimintakokonaisuuksien hallinnasta sekä vastuiden määrittelystä;

- 95 §:n nojalla EU:n turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksistä poikkeavia tai niitä täydentäviä määräyksiä sekä muita kansainväliseen sääntelyyn perustuvia täydentäviä määräyksiä;

- 105 §:n nojalla ilmatilan ja ilmaliikenteen hallintaa sekä lennonvarmistuspalvelua koskevat määräykset, jotka perustuvat EULainsäädäntöön, Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä Eurocontrolin normeihin ja suosituksiin;

- 109 §:n nojalla ilmatilan käytön ja jäsentämisen periaatteista sekä ilmatilan turvallisuudesta, tehokkaasta ja joustavasta käytöstä;

- 113 §:n nojalla lennonjohtajalta, lennonjohto-oppilaalta ja lennontiedottajalta vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnöistä sekä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta tarkempia määräyksiä, jotka pohjautuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin, EASA-asetukseen sekä sen nojalla annettuihin komission asetuksiin sekä Eurocontrolin vaatimuksiin täydennettyinä maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi Suomen oloihin tehdyillä poikkeuksilla ja lisäyksillä;

- 114 §:n nojalla Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä unionilainsäädäntöön perustuvia tarkempia määräyksiä lennonvarmistushenkilökunnan koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta, koulutusohjelmista, työmenetelmistä, laatujärjestelmästä sekä ohjeista;

- 116 §:n nojalla lennonvarmistustoiminnan tallenteiden tallentamistavoista ja tallenteiden säilyttämisaikoista;

- 121 §:n nojalla Chicagon yleissopimuksen standardien edellyttämät määräykset ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelussa noudatettavista menettelytavoista ja käytännöistä;

- 125 §:n nojalla poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla;

- 157 §:n nojalla määräyksiä lento- ja huoltotoiminnasta ilma-alusten aiheuttaman melun tai muun haitallisen ympäristövaikutuksen vähentämiseksi tai estämiseksi; ja

- 170 §:n nojalla määräyksiä aisteille asetettavista vaatimuksista sekä tehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vioista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta tehtävien hoitamista heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arviointimenettelystä.

Lain nojalla esitettäisiin annettavaksi seuraavista asioista tarkemmat määräykset sotilasilmaluviranomaisen määräyksillä:

- 6 §:n nojalla sotilasilmailun lentoturvallisuuden varmistamiseksi kansallista sotilasilmailua ja kansainvälistä sotilasilmailua Suomessa koskevia määräyksiä; ja

- 7 §:n nojalla sotilasilmailun lentokelpoisuusvaatimuksista ja lentokelpoisuustodistuksen antamisesta sekä tyyppihyväksynnästä; lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiosta ja suunnittelu-, valmistus- ja huoltoorganisaatiosta; sotilasilma-alusten ja lennonvarmistusjärjestelmien huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioista; sotilasilmailun tehtävissä työskentelevään henkilöstöön kohdistettavista kelpuutus- ja lupamenettelyistä; sotilasilma-aluksessa mukana pidettävistä asiakirjoista; suomalaisella tai ulkomaisella siviili-ilma-aluksella tehtävän lentotyön vaatimuksista ja luvista; puolustusvoimien ulkopuolisen tahon antaman sotilaslentokoulutuksen lupavaatimuksista; sotilaslentopaikkojen rakentamiseen ja lentotoimintaan liittyvistä turvallisuusvaatimuksista, luvista ja hyväksynnöistä; sekä lentomenetelmien suunnittelun sekä lennonvarmistuksen turvallisuusvaatimuksista, luvista ja hyväksynnöistä.

Lain nojalla esitettäisiin annettavaksi seuraavista asioista tarkemmat määräykset puolustusvoimien määräyksillä:

- 5 §:n nojalla sotilasilmailun lentosääntöjä koskevista poikkeuksista;

- 6 §:n nojalla maanpuolustuksen järjestämiseksi ja puolustusvoimille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi puolustusvoimien omasta toiminnasta ja kansainvälisestä sotilasilmailusta Suomessa laissa säädettyllä tavalla;

- 7 §:n nojalla lääketieteellisestä kelpoisuudesta, sotilasilmailuun liittyvän lennon valmistelusta ja suorittamisesta, sotilaslentokoulutuksesta, sotilaslentokoulutusluvista, sotilasilmailun lentonäytös- ja lentokilpailuluvista, taitolentoesityksistä, sotilaslentopaikoista ja yksinomaan sotilasilmailuun tarkoitettujen rakennelmien käytöstä, sotilasilmailun lentomenetelmistä ja lennonvarmistuksesta; ja

- 170 §:n nojalla sotilasilmailua koskevia tarkempia määräyksiä toimintakyvyn heikentymiseen vaikuttavista tekijöistä sekä miten ne tulisi ottaa huomioon sotilasilmailussa.

4.2 Julkiset hallintotehtävät

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 ei kuitenkaan voida antaa muulle kuin viranomaiselle.

Perustuslakivaliokunta on käsitellyt julkisten hallintotehtävien antamista muulle kuin viranomaiselle esimerkiksi lausunnoissaan PeVL 28/2001 vp, PeVL 2/2002 vp, PeVL 67/2002 vp, PeVL 5/2006 vp, PeVL 11/2006 vp ja PeVL 20/2006 vp.

Perustuslakivaliokunta on korostanut, että annettaessa julkisia hallintotehtäviä muulle kuin viranomaiselle oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten noudattaminen toiminnassa on turvattava säädöspäätöksellä (PeVL 10/1998 vp, s. 35/II ja PeVL 26/2001 vp, s. 5/II). Valiokunta on myös painottanut sitä, että perustuslain 124 §:ssä säädetty tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttäminen on harkittava tapauskohtaisesti (PeVL 11/2006 vp, s. 3/I).

Oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua merkityksessä on vakiintuneesti katsottu edellyttävän, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 46/2002 vp s. 10 ja PeVL 20/2006 vp, s. 2).

Eduskunnan oikeusasiamies antoi 30. päivänä huhtikuuta 2012 päätöksen ilmailualan julkisia hallintotehtäviä koskevaan asiaan (1634/2/2012). Eduskunnan oikeusasiamiehen päätöksessä edellytettiin, että ilmailualan lainsäädännöstä tulisi tarkemmin käydä ilmi, mihin säännöksiin liittyy julkisia hallintotehtäviä ja miten niiden hoitamisessa turvataan hyvä hallinto ja perusoikeudet.

Hallituksen esitykseen sisältyvät muulle kuin viranomaiselle osoitetut julkiset hallintotehtävät vastaavat niitä tehtäviä, joita on voimassa olevassa ilmailulaissa osoitettu eduskunnan ja perustuslakivaliokunnan (PeVL 48/2005 vp, PeVL 32/2009 vp) myö-

tävaikutuksella muulle kuin viranomaiselle. Voimassa olevaan ilmailulakiin verrattuna muulle kuin viranomaiselle osoitettujen julkisten hallintotehtävien määrää rajattaisiin, kun esityksen 122 §:ään sisältyvä hätäpääkannuslähetinrekisteritehtävä siirrettäisiin ilmailukennepalvelun tarjoajalta eli Finavia Oyj:lta Viestintävirastolle.

Hallituksen esityksen valmistelussa on tarkkaan käyty läpi voimassa olevan ilmailulain ja edelleen esitykseen sisältyvät muille kuin viranomaiselle annetut julkiset hallintotehtävät. Esitykseen sisältyy kahdenlaisia julkisia hallintotehtäviä. Ensimmäisen ryhmän muodostavat ne julkiset hallintotehtävät, jotka sisältävät rikoslain 40 luvussa tarkoitettua julkisen vallan käyttöä. Tällaisia julkisia hallintotehtäviä sisältyy esityksen 40 §:ään lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämisestä ja uudistamisesta, 102 §:ään lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavotulle alueelle pääsystä, 103 §:ään lentoaseman henkilökortista ja ajoneuvoluovasta, 163 §:ään tehtävien siirrosta päteville yksiköille ja harrasteilmailun järjestöille sekä 164 §:ään ulkopuolisen asiantuntijan käyttämisestä Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamisessa. Myös 60 §:ään pakkokeinojen käytöstä ilma-aluksessa vaaratilanteessa ja matkustajien turvallisuuden takaamiseksi sekä 97 ja 99 §:n nojalla suoritettaviin lentoasemien turvatarkastuksiin liittyy rikolaisa tarkoitettua julkisen vallan käyttöä, vaikka kirjallisia hallintopäätöksiä ei niiden yhteydessä tehdäkään.

Kirjallisia hallintopäätöksiä sisältävien julkisten hallintotehtävien osalta laissa säädetäisiin oikaisu- ja muutoksenhakumenettelystä. Lisäksi perusoikeudet, oikeusturva ja muut hyvän hallinnon vaatimukset turvataan siten, että kyseisten hallintotehtävien toiminnassa noudatetaan hallinnon yleislakeja tosiasialliseksi hallintotoiminnaksi katsottavia ilma-aluksen päällikön pakkokeinoja sekä lentoasemien turvatarkastuksia lukuun ottamatta. Laissa säädetäisiin myös edellä mainittuja julkisia hallintotehtäviä suorittavien henkilöiden rikosoikeudellisesta virkavastuusta heidän suorittaessaan kyseisiä tehtäviä.

Toisen ryhmän esitykseen sisältyivistä muulle kuin viranomaiselle annetuista julki-

sista hallintotehtävistä muodostavat ne julkiset hallintotehtävät, joihin ei liity rikoslaissa tarkoitettua julkisen vallan käyttöä ja joiden osalta perustuslain 124 §:ssä asetetut vaatimukset perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta on mahdollista toteuttaa muutoin kuin hallinnon yleislakeja soveltamalla. Oikeusturvan takeet perustuvat tällöin sääntelyn täsmällisyyteen ja asianmukaisuuteen, henkilöstön koulutukseen ja pätevyysvaatimuksiin sekä toiminnan riittävään valvontaan. Lisäksi kyseisiä julkisia hallintotehtäviä koskevan sääntelyn ollessa pitkälti EU-oikeuden tasolla, tehtäviä hoitavat toimijat ovat sidottuja Euroopan unionin perusoikeuskirjan artikloissa turvattuihin perusoikeuksiin sekä hyvän hallinnon ja oikeusturvan vaatimuksiin. Näitä julkisia hallintotehtäviä, jotka ovat luonteeltaan korostetun teknistä toimintaa ja joissa on kyse lähinnä tosiasiallisesta hallintotoiminnasta ja operatiivisten tehtävien hoidosta, ovat 10 luvun säännökset ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinnasta sekä lennonvarmistuspalveluista ja 11 lukuun sisältyvät säännökset ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta (121 §).

Sääntely on yhdenmukainen perustuslakivaliokunnan aikaisemman lausuntokäytännön kanssa, jonka mukaan aina ei voida vaatia, että yksityiseen toimijaan sovelletaan hallinnon yleislakeja sen hoitaessa julkista hallintotehtävää. Etenkin sääntelyn voimakas yhteyttäminen EU-lainsäädäntöön (PeVL 55/2010 vp) sekä yksityisoikeudellisen oikeushenkilön perinteisesti korostunut asema jonkin tietyn elinkeinotoiminnan keskeisenä toimijana (PeVL 17/2012 vp) ovat puoltaneet mahdollisuutta poiketa hallinnon yleislakien ja rikosoikeudellisen virkavastuun soveltamisesta. Poikkeaminen on lisäksi ollut mahdollista tilanteissa, joissa toiminta on ollut luonteeltaan korostetun teknistä (PeVL 16/2002). Perustuslakivaliokunta on myös todennut (PeVL 47/2005 vp), että lennonvarmistuksesta vastaavan elimen toiminnassa ei ole kysymys varsinaisista hallintopäätöksistä, vaan operatiivisista tehtävistä. Tehtävien hoitaminen on lähinnä tosiasiallista hallintotoimintaa, jossa oikeusturvan takeet perustuvat sääntelyn täsmällisyyteen ja asianmukaisuuteen, henkilöstön koulutukseen ja pätevyys-

vaatimuksiin sekä toiminnan riittävään valvontaan.

Finavia Oyj:lle lentoaseman pitäjänä ja ilmaliikennepalvelun tarjoajana osoitetuissa julkisissa hallintotehtävissä kysymys olisi jo voimassa olevan ilmailulain mukaan sille osoitetuista operatiivisista tehtävistä, jotka kohdistuvat rajattuun ammattiryhmään, tapahtuvat huomattavan teknisessä ympäristössä ja joiden hoitamiseen Finavia Oyj:llä on niiden hoitamiseen paras mahdollinen pätevyys ja organisaatio. Perustuslakivaliokunta on vastaavanlaisissa tilanteissa (PeVL 24/2001 vp, PeVL 28/2001 vp ja PeVL 2/2002 vp) katsonut, että perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan tällaisissa tehtävissä huolehtia palvelun tarjontaan sovellettavan lainsäädännön asianmukaisuuden, asianomaisen henkilöstön pätevyyden ja heidän toimintaansa kohdistuvan riittävän julkisen valvonnan avulla. Näin ollen ei olisi estettä sille, että tehtäviä hoidetaan Finavia Oyj:ssä osana sen liiketoimintaa, mutta tarpeellisin osin liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa ja valvonnassa sekä Liikenteen turvallisuusviraston viranomaisvalvonnassa.

Finavia Oyj myöntäisi jatkossa 102 §:ssä tarkoitetun pääsylvuan lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavalvotulle alueelle pääsystä sekä 103 §:n nojalla lentoaseman henkilökortin sekä ajoneuvoluvan. Lentoaseman pitäjänä Finavia Oyj:llä on paras tieto siitä, kenelle näitä lupia tulisi myöntää ja milloin lupa on syytä ottaa pois. Kyseisiä lupia ei siten olisi tarkoituksenmukaista kierrättää viranomaisen kautta, jos luvan saamisen ja sen perumisen edellytykset tietää parhaiten lentoaseman pitäjä. Kyseessä ei olisi merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävät tehtävät. Sääntely ei myöskään vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa ja muita hyvän hallinnon takeita, koska lentoaseman pitäjän tekemiin päätöksiin voisi hakea 181 §:ssä esitetyllä tavalla oikaisua ja muutosta, hallinnon yleislakeja noudatettaisiin sekä tehtävää hoitavaan kohdistuisi 174 §:ssä tarkoitettu virkavastuu.

Lennonvarmistus on suurelta osin lentoliikenteen sujuvuuden hallintaa, jossa vastuu ilma-aluksen ohjailusta ei siirry lennonjohtajalle. Kysymys on lähinnä ohjeiden ja neuvon antamisesta ilma-aluksen päällikölle sekä

ilmailun asiantuntijana toimimisesta. Yhteistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan lainsäädäntö edellyttää, että lennonvarmistuspalvelut hoidetaan kaupalliselta pohjalta. Jäsenvaltio voi nimetä alueellaan olevaan ilmatilan lohkon palvelun tarjoajaksi minkä tahansa jossakin jäsenvaltiossa luvan saaneen palveluntarjoajan. Lennonvarmistus on luonteeltaan erityisluonteista teknistä ja tosiallista hallintotoimintaa, jonka yhteydessä ei tehdä hallintopäätöksiä. Perustuslakivaliokunta on linjannut hallituksen esityksen 139/2005 vp yhteydessä (PeVL 47/2005 vp), että tällaisessa tilanteessa oikeusturvan takeet perustuvat sääntelyn täsmällisyyteen ja asianmukaisuuteen, henkilöstön koulutukseen ja pätevyysvaatimuksiin sekä toiminnan riittävään valvontaan. Perustuslakivaliokunta katsoi myös, että lennonvarmistusta koskeviin tehtäviin ei sisälly merkittävää julkisen vallan käyttöä ja, ettei lennonvarmistuksen järjestäminen ilma-liikennepalvelun tarjoajan toimesta ollut näillä perusteilla perustuslain 124 §:n kannalta ongelmallista.

Myös 121 §:ssä tarkoitettu ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu on tarkoituksen mukaista järjestää ilmaliikennepalvelun tarjoajan eli Finavia Oyj:n toimesta. Ilmaliikennepalvelun tarjoajalla on tehtäviensä myötä parhaat edellytykset käynnistää kadonneen ilma-aluksen etsinnän kartoitus ja paikantaminen. Kun ilma-alus on löytynyt, käynnistyy varsinainen lentopelastuspalvelu, josta vastaavat pelastusviranomaiset. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämiseen ei olisi viranomaisilla tai muilla toimijoilla vastaavanlaisia edellytyksiä, kuin Finavia Oyj:llä on sen perustehtävien hoitamisen ohessa. Voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna 121 §:ää tarkennettaisiin niin, että Liikenteen turvallisuusviraston valvontaroolia suhteessa Finaviaan ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelupalvelun tarjoajana vahvistettaisiin. Hallituksen esityksessä lisäksi esitetään, että ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun nykysääntelyssä kytketty ja Finavia Oyj:lle osoitettu hätäpaikkansuunnittelun rekisteritehtävä (122 §) siirtyisi Viestintävirastolle. Näin Finavia Oyj:lle laissa osoitettujen julkisten hallinto-tehtävien määrä vähenisi tältä osin.

Esityksen 40 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi valtuuttaa lentokelpoi-

suuden hallintaorganisaation myöntämään ja uudistamaan lentokelpoisuuden tarkastusto-
distuksen. Tämä menettelytapa on EASA-asetuksen mukainen pääsääntö ja vastaa voimassa olevan ilmailulain mukaista sääntelyä. Esityksen 163 §:ssä esitetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi sopimuksella siirtää henkilöiden tai organisaatioiden sertifiointiin tai valvontaan liittyviä tehtäviä päteville yksiköille ja valtakunnalliselle rekisteröidylle harrasteilmailun järjestölle harrasteilmailun valvontaan liittyviä julkisia hallintotehtäviä. Myös tämä vastaa voimassa olevan ilmailulain ja EASA-asetuksen mukaista sääntelyä. EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetussa unionilainsäädännössä myös säädetään näitä tehtäviä hoitavien organisaatioiden kelpoisuusvaatimuksista. Järjestöt valvovat nykyisin useissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa laajasti harrasteilmailutoimintaa, mikä vastaa yleisemminkin kansainvälistä käytäntöä. Myös 164 §:ssä esitetty ulkopuolisen asiantuntijan käyttäminen erinäisten teknisluonteisten lupien ja hyväksyntöjen myöntämisessä on tarkkaan säänneltyä EU-säädösten ja kansallisten ilmailumääräysten kautta. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi ulkopuolista asiantuntijaa näiden tehtävien hoitamisessa. Siten 163 ja 164 §:ssä tarkoitettujen sopimuksella siirrettävien tehtävien muulle kuin viranomaiselle eivät sisältyisi merkittävää julkisen vallan käyttöä. Perustuslakivaliokunta (HE 139/2005 vp, PeVL 48/2005 vp) on katsonut, että harrasteilmailun järjestölle siirrettävät tehtävät eivät olisi perustuslain 124 §:n kannalta ongelma. Esityksen 40 § ja 164 §:ssä tarkoitettujen tehtävien olisivat samankaltaisia teknisiä hallintotehtäviä kuin harrasteilmailun järjestölle siirretyt tehtävät ja myös näiden osalta Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi valvontavastuu. Esityksen 40, 163 ja 164 §:issä tarkoitettujen tehtävien olisivat tarkkarajaisia ja niissä toimivia koskisivat hallinnon yleislait, jotta hyvä hallinto ja perusoikeudet turvattaisiin. Lisäksi näiden pykälien nojalla tehtyihin päätöksiin voi hakea oikaisua ja muutosta 181 §:ssä tarkoitettulla tavalla ja tehtävää hoitaviin kohdistuisi 174 §:ssä tarkoitettu virkavastuu.

Esityksen 60 §:n mukainen sääntely vastaa sisällöllisesti voimassa olevan ilmailulain

65 §:ää, joka on saatettu voimaan perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 48/2005 vp). Valiokunta on pitänyt sääntelyä sekä perustuslain 7 §:n mukaisen henkilökohdaisen vapauden ja koskemattomuuden kannalta että 124 §:n siirtämisvallan näkökulmasta ongelmattomana. Eduskunnan oikeusasiamiehen antama lausunnossa (26.3.2014 drno 827/5/14) hallituksen esitykseen sisältyvistä julkisista hallintotehtävistä, esitettiin, että myös 60 §:n mukainen ilma-aluksen päällikön oikeus pakkokeinojen käyttöön olisi perustuslain 124 §:ssä tarkoitettu julkinen hallintotehtävä. Ilma-aluksen päällikön oikeus pakkokeinojen käyttöön vaaratilanteessa perustuu ns. Tokion yleissopimukseen eli kansainväliseen yleissopimukseen (SopS 22/1971) rikoksista ja eräistä muista teoista ilma-aluksissa, joka on solmittu Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963.

Edellä mainittujen hallituksen esitykseen sisältyvien julkisten hallintotehtävien tarkoituksenmukaisuutta on perusteltu yksityiskohdaisemmin kunkin säännöksen yksityiskohdaisissa perusteluissa.

4.3 Elinkeinon harjoittaminen, tietosuoja ja muut kysymykset

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus hankkia toimeentulonsa valitsemallaan elinkeinolla. Elinkeinovapaus on perustuslain 18 §:n 1 momentin mukainen pääsääntö, mutta elinkeinotoimintaan kohdistuu erityisesti ilmailualalla lupiin ja kelpoisuuteen liittyviä edellytyksiä, jotka on säädetty unionilainsäädännössä. Lupaviranomaisen harkinta on oikeusharkintaa eli lupa myönnetään, jos oikeudelliset edellytykset täyttyvät. Näin ollen ilmailulain mukaisiin lupaedellytyksiin ei sisälly perustuslain kannalta ongelmallisia perusoikeuksien ja elinkeinon harjoittamista koskevia rajoituksia.

Esityksen ilma-alus- ja lupakirjarekistereitä koskevassa 2 luvussa esitetään yhdistettäväksi voimassa olevan ilmailulain ilma-alusrekistereitä koskeva 2 luku sekä lupakirjarekistereitä koskeva 6 luku. Sisällöllisesti luvun säännöksiin esitettäisiin vain vähäisiä muutoksia voimassa olevan ilmailulain vastaaviin säännöksiin verrattuna. Sisällöllisiä

muutoksia olisivat 15 ja 23 §:iin esitetyt lisäykset viittauksesta rikoslain 23 luvussa tarkoitettuihin liikenne rikkomuksiin, joista Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus tallentaa tietoja lupakirjarekisteriin ja milloin nämä tiedot poistettaisiin. Näiden tietojen keuruu on katsottu tarpeelliseksi, jotta virasto voisi arvioida luvan hakijan ja haltijan hyvämainaisuutta. Syyllistyminen minkä tahansa kulkuneuvon kuljettamiseen tai ohjaamiseen alkoholin tai huumaavan aineen vaikutuksen alaisena osoittaa piittaamattomuutta liikenne rikoksia kohtaan. Muilta osin muutokset olisivat teknisiä ja johtuisivat kahden erillisen rekisteriluvun yhdistämisestä. Lisäksi säännösten teknisessä muotoilussa on otettu mallia vesikuluneuvorekisterilakia koskevan hallituksen esityksen säännöksistä ja perusteluista. Rekisteriluvun soveltamisalaa koskevassa 12 §:ssä esitettäisiin, että ilma-alusrekisteriin ja lupakirjarekisteriin merkittyjen tietojen salassapitoon ja niiden luovuttamiseen sovelletaan viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999). Rekisteriluvun perusteluja kirjoitettaessa on pyritty ottamaan huomioon oikeusministeriön ja tietosuojavaltuutetun toimiston esittämät huomiot.

Liikenteen turvallisuusviraston siirtäessä esityksen 163 §:n mukaisesti tehtäviä harrasteilmailun järjestölle ja päteville yksiköille tai 164 §:n mukaisesti ulkopuoliselle asiantuntijalle kyseisissä pykälissä säädettyjä lupakirjoihin, hyväksyntöihin, tarkastuksiin, todistuksiin sekä valtuutuksiin liittyviä tehtäviä, näihin voi sisältyä myös henkilötietojen automaattista käsittelyä. Tällöin harrasteilmailun järjestön, pätevän yksikön tai ulkopuolisen asiantuntijan on tehtävän henkilötietolain 36 §:n mukaan ilmoitus toiminnasta tietosuojavaltuutetulle.

Edellä olevan perusteella esitystä valmisteltaessa on katsottu, että laki voidaan säätää tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

*Lakiehdotukset***1.****Ilmailulaki**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

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

Jollei Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu:

1) tätä lakia noudatetaan myös Suomen alueen ulkopuolella ilmailussa suomalaisella ilma-aluksella tai Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla;

2) 4, 10, 13, 14 ja 16 lukua sekä 153 ja 154 §:ää sovelletaan suomalaiseen lennonvarmistuspalvelun tarjoajaan myös Suomen alueen ulkopuolella;

3) 3, 4, 5 ja 13 luvun sekä 170 §:n säännöksiä noudatetaan ilmailussa ulkomaisella ilma-aluksella myös Suomen alueen ulkopuolella, jos yksittäisen ilma-aluksen ja sen miehistön osalta lentoturvallisuuden tai lentotoiminnan harjoittamisen valvonta on asianmukaisin sopimuksin siirretty Liikenteen turvallisuusvirastolle ja jos tällaista ilma-alusta vuokra- tai muun sen kaltaisen sopimuksen perusteella hallitsevan käyttäjän asuin- tai kotipaikka taikka pääasiallinen toimipaikka on Suomessa.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, 59 §:ää ja 178 §:n 10 kohtaa sovelle-

taan, jos ilma-aluksen ensimmäinen saapumispaikka on Suomen alueella.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

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

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

4) *EASA-asetuksella* yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 216/2008;

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 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lupaa, jolla osoitetaan, että lentotoiminnan harjoittajalla on riittävät valmiudet ja keinot täyttää turvallisesti oikeuksiinsa liittyvät velvoitteet luvassa tarkoitettussa ilmailutoiminnassa;

10) *sotilasilmailuviranomaisella* ilmavoimien esikunnan yhteydessä toimivaa sotilas-ilmailun 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, johtolimiä 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 lentopaikka, varalaskupaikka tai nousutie;

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

17) *valtion ilma-aluksella* ilma-alusta, jota käytetään tullin, poliisin, rajavartiolaitoksen tai pelastustoimen tehtävien suorittamiseen; valtion ilma-aluksella tarkoitetaan myös ilma-alusta, jota käytetään muun kuin tässä ja 11 kohdassa tarkoitettun valtion tehtävän suorittamiseen;

18) *jäsenvaltiolla* Euroopan unionin jäsenvaltiota;

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

20) *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;

21) *lennokilla* lentämään tarkoitettua laitetta, jonka mukana ei ole ohjaajaa ja jota käytetään harraste- tai urheilutarkoitukseen;

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

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

24) *ilmatilan hallintayksiköllä* ilmatilan joustavasta käytöstä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005 tarkoitettua

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

Lentopaikkaan kuuluvat:

- 1) vesialueilla liikennealueeseen liittyvät laiturit- tai muut rantautumispaikat;
- 2) pelastustiestö ja ne suoja-, esterajoitus- tai muut alueet, joita lentopaikan ylläpito, käyttäminen ja turvavalvonta edellyttävät;
- 3) lentopaikan toiminnan kannalta tarpeelliset rakennukset, rakennelmat ja laitteet.

3 §

Toimivaltainen viranomainen

Sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä, virasto toimii seuraavissa Euroopan unionin sääöksissä tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisenä viranomaisena:

1) pääsystä maahuollon markkinoille yhteisön lentoasemilla annettu neuvoston direktiivi (96/67/EY) (maahuollintadirektiivi);

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 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004;

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

5) eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 552/2004;

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

7) poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi N:o 2003/42/EY (poikkeamadirektiivi).

Sen lisäksi mitä myöhemmin tässä laissa säädetään kuluttajaviranomaisten toimivaltasta, Liikenteen turvallisuusvirasto toimii

seuraavien asetusten mukaisena toimivaltaisena viranomaisena:

1) matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004;

2) vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1107/2006.

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

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

Poiketen siitä, mitä 1 momentin 2 kohdassa säädetään, poliisimiehelle luvan tai hyväksynnän myöntää poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, rajavartiolaitoksen päällikkö ja tullimiehelle tulli.

4 §

Suomen ilmailun turvallisuusohjelma

Liikenteen turvallisuusvirasto laatii ja vahvistaa kansallisen ilmailun turvallisuusohjelman ottaen huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut standardit sekä Euroopan unionin ilmailun turvallisuusohjelman.

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

5 §

Lentosääntöjä koskevien määräysten antaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettujen standardien edellyttämät lentosääntöjä koskevat tarkemmat määräykset siitä, miten Euroopan unionissa annettuja lentosääntöjä sovelletaan

Suomessa. Liikenteen turvallisuusviraston on sovittava puolustusvoimien kanssa näistä määräyksistä siltä osin kuin ne liittyvät sotilasilmailun toimintaedellytyksiin.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuista säännöistä ja määräyksistä voi sotilasilmailussa poiketa:

1) alueellista valvontatehtävää suorittava ilma-alus;

2) puolustusvoimille säädettyjä muita kuin koulutukseen tai harjoitteluun liittyviä tehtäviä suorittava ilma-alus;

3) alueella, joka on erotettu yksinomaan sotilaskäyttöön.

Vastuu poikkeavan menettelyn turvallisuudesta on puolustusvoimilla. Puolustusvoimat sopii Liikenteen turvallisuusviraston kanssa siitä, miten ilmaliikennepalvelun tarjoajalle annetaan ohjeet näistä poikkeavista menettelyistä.

Sotilasilmailussa puolustusvoimat antaa 2 momentissa mainittuun toimintaan liittyvät määräykset. Näiden osalta ylin määräysvalta on ilmavoimien komentajalla.

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 Liikenteen turvallisuusvirastoon silloin, kun kyse on yksinomaan sotilasilmailun lentoturvallisuutta koskevista asioista.

Ilmavoimien komentaja vastaa sotilasilmailun toimeenpanosta ja turvallisuudesta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin sotilasilmailuviranomaisesta.

7 §

Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset

Sotilasilmailuun sovelletaan tämän lain säännöksiä seuraavin tarkennuksin ja poikkeuksin:

1) sotilasilmailuviranomainen pitää 2 luvun mukaisia rekistereitä sotilasilmailun osalta ja päättää rekisterien muodosta ja sisällöstä; sotilasilmailun rekistereihin ei sovelleta, mitä 26 ja 28 §:ssä säädetään tietojen luovuttamisesta;

2) sotilasilma-alus merkitään kansallistunnuksella ja erityistunnuksella;

3) sotilasilmailuviranomainen antaa määräykset sotilasilmailun lentokelpoisuusvaatimuksista ja lentokelpoistodistuksen antamisesta; sotilasilmailuviranomainen antaa suomalaisen sotilasilma-aluksen tyyppi hyväksyntätodistuksen;

4) sotilasilmailuviranomainen määrää sotilasilma-alusten lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle ja lennonvarmistusjärjestelmien suunnittelu-, valmistus- ja huoltoorganisaatiolle asetettavista vaatimuksista sekä myöntää sotilasilmailussa lentokelpoisuuteen ja lennonvarmistusjärjestelmiin liittyvät luvat ja hyväksynät;

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

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

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

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

9) ilmakuljetukseen ei vaadita erillistä lupaa sotilasilmailussa;

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

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

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

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

14) Liikenteen turvallisuusviraston on sovittava puolustusvoimien kanssa siviili-ilmailun turvaamiseen ja sotilasilmailun toimintaedellytyksiin liittyvien vaatimusten yhteensovittamisesta lentoasemilla kuuluaan lentoaseman pitäjää;

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

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

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

18) sotilasilmailuun ei sovelleta tämän lain vakuuttamista koskevia säännöksiä;

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

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

8 §

Valtion ilmailu ja valtion ilma-aluksia koskevat poikkeukset

Tämän lain säännöksiä sovelletaan valtion ilmailuun. Jollei lentoturvallisuuden kannalta ole estettä, valtioneuvoston asetuksella voidaan yleisestä järjestyksestä ja turvallisuudesta huolehtimiseksi säätää ilmailusta valtion ilma-aluksella viranomaiselle määrätyn tehtävän suorittamiseksi poikkeuksia 3 ja 4 luvun säännöksistä.

Alueellista valvontatehtävää suorittava tai muulta ilmailulta kielletyllä tai valtion ilmailua varten tilapäisesti erotetulla alueella tehtävää suorittava valtion ilma-alus voi poiketa lentosäännöistä ja Liikenteen turvallisuusviraston antamista muista ilmailumääräyksistä milloin tehtävän luonne sitä edellyttää, jos poikkeava menettely on suunniteltu ja toteutetaan siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta. Liikenteen turvallisuusviraston on sovittava rajavartiolaitoksen kanssa niistä määräyksistä, jotka liittyvät valtion ilmailun toimintaedellytyksiin. Ilma-aluksen käyttäjän on sovittava Liikenteen turvallisuusviraston kanssa poikkeavan menettelyn järjestelyn periaatteista.

Valtion ilma-alus voidaan varustaa erikoislaittein, joiden hyväksynnästä, käytöstä ja valvonnasta vastaa ilma-alusta käyttävä viranomainen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää ilma-aluksen käyttötarkoituksen edellyttämiä erikoisvarusteita koskevia yksittäisiä vähäisiä ja teknisiä poikkeuksia tämän lain säännöksistä valtion ilma-alukselle.

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, Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää 2—7 luvussa säädetystä vähäisiä poikkeuksia:

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

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

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

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

Miehittämätön ilma-alus saa poiketa lentosäännöistä muulta ilmailulta kielletyllä tai miehittämättömän ilma-aluksen lennättämistä varten erotetulla alueella, jos poikkeava me-

nettely on suunniteltu ja toteutetaan siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta.

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

10 §

Oikeus ilmailuun Suomen alueella

Suomen alueella ilmailuun käytettävällä ilma-aluksella on oltava Suomen tai muun Chicagon yleissopimukseen liittyneen valtion kansallisuus tai erityinen Liikenteen turvallisuusviraston 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).

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää 1 momentissa tarkoitettua luvan, jos kyseessä on:

- 1) ilma-aluksen tilapäinen liikenne valtios- ta, 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.

11 §

Ilmailulta rajoitetut alueet ja vaara-alueet

Valtioneuvoston asetuksella voidaan rajoittaa ilmailua tai kieltää se valtion johtamisen, maanpuolustuksen, rajavalvonnan, pelastus-

tehtävien tai varautumisen kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella.

Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä tai päätöksellä voidaan osoittaa vaara-alueiksi alueita, joissa vaihtelevasti määrääkoina saatetaan harjoittaa ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavaa toimintaa. Ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavan toiminnan alkamisesta ja loppumisesta on ilmoitettava alueennonjohdolle.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, poliisitoiminnan, pelastustehtävien, turvallisuustutkinnan tai yleisen järjestyksen ja rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä rajoittaa taikka kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi. Oikeudesta puuttua ilma-aluksen kulkuun välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa säädetään 167 §:ssä.

FUA-asetuksessa tarkoitetun ilmatilan hallintayksikön on tarkoituksenmukaiseksi katsomallaan tavalla rajoitettava tai kiellettävä ilmailu tietyllä alueella:

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

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

Ilmatilan hallintayksikön on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle kiellosta tai rajoituksesta.

2 luku

Ilma-alus- ja lupakirjarekisterit

12 §

Luvun soveltamisala ja suhde muuhun lain-säädäntöön

Tätä lukua sovelletaan Liikenteen turvallisuusviraston ilmailuviranomaisena ylläpitämiin ilma-alus- ja lupakirjarekisteriin. Mitä tässä luvussa säädetään lupakirjasta, koskee myös kelpoisuustodistusta, kelpuutusta tai hyväksyntää sekä oikeutta käyttää ilma-aluksia tai laitteita. Liikenteen turvallisuusvirasto saa käyttää näitä rekistereitä sille lain mukaan kuuluvien tehtävien tai velvoitteiden hoitamisessa. Rekistereitä voidaan pitää automaattisen tietojenkäsittelyn avulla.

Jollei tässä laissa toisin säädetä ilma-alusrekisteriin ja lupakirjarekisteriin merkittyjen tietojen salassapittoa ja niiden luovuttamiseen sovelletaan viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999).

13 §

Perustietojen tallettaminen rekistereihin

Lupien myöntämistä ja niiden valvontaa sekä ilma-alusten rekisteröintiä varten ilma-alus- ja lupakirjarekisteriin saa tallettaa luvan hakijasta ja haltijasta sekä ilma-aluksen omistajasta, käyttäjästä, jos ilma-aluksen käyttöoikeus on myönnetty käyttäjälle vähintään 30 päivän ajaksi, edustajasta ja haltijasta seuraavat yksilöintitiedot silloin, kun kyseessä on luonnollinen henkilö:

- 1) nimi;
- 2) henkilötunnus tai sen puuttuessa syntymäaika;
- 3) syntymäkotikunta tai ulkomainen syntymäpaikka ja syntymävaltio sekä kansalaisuus;
- 4) osoite ja muu yhteystieto sekä kotikunta;
- 5) äidinkieli tai asiointikieli;
- 6) tieto 30 §:ssä tarkoitetusta tietojen luovuttamisen rajoittamisesta;
- 7) tieto henkilön kuolemasta;

Lupien myöntämistä ja niiden valvontaa sekä ilma-alusten rekisteröintiä varten ilma-alus- ja lupakirjarekisteriin saa tallettaa luvan hakijasta ja haltijasta sekä ilma-aluksen omistajasta, käyttäjästä, jos ilma-aluksen käyttöoikeus on myönnetty käyttäjälle vähintään 30 päivän ajaksi, edustajasta ja haltijasta seuraavat yksilöintitiedot silloin, kun kyseessä on oikeushenkilö:

- 1) nimi;
- 2) yritys- ja yhteisötunnus;
- 3) kotipaikka;
- 4) osoite- ja muut yhteystiedot;
- 5) tieto asiointikielestä;

Ilma-alusrekisteriin saa tallettaa sekä luonnollisesta että oikeushenkilöstä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen tietojen lisäksi tiedon konkurssista, velkajärjestelystä, yrityssaneerauksesta tai takavarikosta sekä siitä, jos lentoyhtiöön kohdistuu 166 §:n 1 momentissa tarkoitettu liikennöintiä koskeva rajoite.

14 §

Tietojen tallettaminen ilma-alusrekisteriin

Sen lisäksi mitä 13 §:sä säädetään henkilötietojen tallettamisesta ilma-alusrekisteriin saa tallettaa ilma-alusta koskevia tietoja seuraavasti:

- 1) tekniset tiedot ja yksilöintitiedot;
- 2) tiedon haltijan ja käyttäjän hallintaoikeuden laadusta;
- 3) ilma-alusrekisteriin merkitsemispäivän;
- 4) tiedot ilma-aluksen vakuuttamisesta;
- 5) ilma-alukseen vahvistetut kiinnitykset ja niiden uudistamiset, kuolettamiset ja etuoikeusjärjestyksen muutokset;
- 6) lentopaikan pitäjän tekemä kirjallinen ilmoitus 165 §:n 2 momentin mukaisesta ilma-aluksen lähdön estämisestä;
- 7) tiedon ilma-aluksen ulosmittauksesta; sekä
- 8) jos ilma-alus on anastettu, tiedon siitä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen tekemisestä sekä ilmoituksessa annettavista 1 ja 8 kohdassa tarkoitetuista tiedoista.

15 §

Tietojen tallettaminen lupakirjarekisteriin

Sen lisäksi mitä 13 §:ssä säädetään henkilötietojen tallettamisesta, lupakirjarekisteriin saa tallettaa tietoja henkilöstä, joka on hakenut Liikenteen turvallisuusvirastolta lupakirjaa, kelpoisuustodistusta, kelpuutusta tai hyväksyntää tai jolla on tällainen lupa. Lupakirjarekisteriin saa tallettaa tiedon myös henki-

lön syyllistymisestä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ilmailussa, ilma-aluksen tai muun kulkuneuvon kuljettamisesta tai ohjaamisesta rikoslain (39/1889) 23 luvussa tarkoitettulla tavalla alkoholin tai muun huumaaavan aineen vaikutuksen alaisena, alkoholin tai muun huumaaavan aineen käyttämisestä lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaoorganisaatiossa, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tai ilmailurikkomuksesta. Lisäksi tietoja saa tallettaa henkilöstä, johon liittyen on käynnissä edellä mainittuja tekoja koskeva esitutkinta, syyteharjonta tai oikeudenkäynti. Lupakirjarekisteriin saa tallettaa tietoja ilmailuun liittyvästä koulutuksesta.

Lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten rekisteriin saa lisäksi tallettaa lääkärintarkastuksia ja terveydentilaa koskevat tarpeelliset tiedot.

Jos 2 momentissa tarkoitetuissa rekisteriin merkityissä tiedoissa tapahtuu muutos, luvan haltijan on ilmoitettava siitä Liikenteen turvallisuusvirastolle 14 päivän kuluessa. Muilta osin Liikenteen turvallisuusvirasto on velvollinen pitämään rekisteritiedot ajan tasalla. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset muutosten ilmoittamisesta.

16 §

Ilma-aluksen rekisteritunnus ja rekisteröimistodistus

Suomen kansallisuuden saamiseksi ilma-alus on merkittävä Suomen ilma-alusrekisteriin tai sotilasilma-alusrekisteriin, ellei tässä laissa jäljempänä toisin säädetä. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa ilma-alukselle rekisteritunnuksen sekä todistuksena ilma-aluksen rekisteröinnistä rekisteröimistodistuksen ja ilma-aluksen väliaikaisesta rekisteröinnistä väliaikaisen rekisteröimistodistuksen.

Ilma-alus on merkittävä kansallisuus- ja rekisteritunnuksin. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tekniset määräykset kansallisuus- ja rekisteritunnuksesta ja niiden merkitsemisestä.

17 §

Rekisteröintioikeus

Ilma-alus saadaan merkitä ilma-alusrekisteriin Suomessa, jos ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai, jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa, jollei Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

Jos ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai, jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa, rekisteröinnin edellytyksenä on lisäksi, ja että ilma-aluksen pääasiallinen lähtöpaikka on Suomessa. Tässä tarkoitetun ilma-aluksen omistajalla, haltijalla tai käyttäjällä on oltava toimivaltainen edustaja Suomessa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kuitenkin erityisestä syystä rekisteröidä ilma-aluksen Suomessa, jos ilma-aluksella on riittävä toiminnallinen yhteys Suomeen ja että ilma-aluksen omistajalla, haltijalla tai käyttäjällä on toimivaltainen edustaja Suomessa.

Ilma-alusta, joka on merkitty toisen valtion ilma-alusrekisteriin, ei saa rekisteröidä Suomessa.

18 §

Rekisteröinnin hakeminen

Ilma-aluksen omistajan on haettava rekisteröintiä Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemuksessa on ilmoitettava 13 §:n 1 ja 2 momentissa sekä 14 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetut tiedot ja siihen on liitettävä selvitys saannosta tai ilma-aluksen hallinnan tai käyttöoikeuden perusteesta ja siitä, että 17 §:ssä säädetty oikeus merkitä ilma-alus rekisteriin Suomessa on olemassa.

19 §

Väliaikainen rekisteröinti

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hakemuksesta erityisestä syystä rekisteröidä ilma-

aluksen väliaikaisesti siirto- ja koelentoja sekä miehistön koulutusta varten.

Ilma-alusrekisteriin voidaan merkitä väliaikaisesti myös rakenteilla oleva ilma-alus, jonka rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että ilma-alus on tunnistettavissa.

20 §

Rekisteritiedoissa tapahtuneet muutokset

Ilma-aluksen omistajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle muutoksesta ja liitettävä ilmoitukseen muuttuneiden tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys, jos:

1) 13 §:n 1 tai 2 momentissa 14 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitetut ilma-alusrekisteriin talletettavat tiedot muuttuvat;

2) 17 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitetuissa asuin- tai kotipaikkaa tai 17 §:n 2 momentissa tarkoitettua lähtöpaikkaa koskevissa rekisteröinnin edellytyksissä tapahtuu muutos.

Jos ilma-alus on luovutettu 30 päivää pitemmäksi ajaksi toiselle tämän omaan lukuun käytettäväksi, luovuttajan on ilmoitettava siitä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tässä momentissa tarkoitettuun ilmoitukseen on liitettävä sopijapuolten allekirjoittama sopimus tai ilmoitus tai jäljennös sellaisesta.

Ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä voi omistus-, hallinta- tai käyttöoikeutensa päätyttyä ilmoittaa tätä koskevan tiedon tallettavaksi rekisteriin. Ilmoitukseen on liitettävä selvitys oikeuden päättymisestä sekä tieto uudesta omistajasta, haltijasta tai käyttäjistä.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista muutoksista on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle 14 päivän kuluessa. Jollei ilmoitusta ole tehty, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää ilma-aluksen käyttämisen.

21 §

Tietojen säilyttäminen

Ilma-alusrekisteriin merkityt tiedot säilytetään pysyvästi. Rekisteristä poistetut tiedot säilytetään pysyvästi rekisterin yhteydessä pidettävässä arkistossa. Tietojen säilyttämi-

sestä ja arkistoinnista säädetään henkilötietolaissa ja arkistolaisissa (831/1994).

22 §

Ilma-aluksen poistaminen ilma-alusrekisteristä

Ilma-alus on poistettava ilma-alusrekisteristä:

1) omistajan hakemuksesta;

2) jos Liikenteen turvallisuusvirasto, varatuaan omistajalle tilaisuuden tulla kuulluksi, toteaa, että 17 §:n 1 momentin asuin- tai kotipaikkaa taikka mainitun pykälän 2 momentin lähtöpaikkaa koskeva edellytys ei enää täyty tai jos mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettuja erityisiä syitä ilma-aluksen rekisterissä pitämiseen ei enää ole.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi poistaa ilma-aluksen ilma-alusrekisteristä, jos ilma-alus on tuhoutunut, romutettu tai kadonnut, jos omistaja ei ole Liikenteen turvallisuusviraston asettamassa, vähintään kuuden kuukauden määräajassa esittänyt poistamiselle estettä.

Jos ilma-alus on kiinnitetty taikka merkitty ulosmitatuksi tai turvaamistoimenpiteen alaiseksi, rekisteristä poistamisen edellytyksenä on lisäksi kiinnityksen haltijan taikka ulosmittauksen tai turvaamistoimenpiteen hakijan kirjallinen suostumus. Jos lentopaikan pitäjä on estänyt ilma-aluksen lähdön 165 §:n 2 momentin mukaisesti ja ilmoittanut siitä Liikenteen turvallisuusvirastolle, rekisteristä poistamisen edellytyksenä on lentopaikan pitäjän kirjallinen suostumus.

23 §

Tietojen poistaminen lupakirjarekisteristä

Tiedot poistetaan lupakirjarekisteristä seuraavasti:

1) liikenneturvallisuuden vaarantaminen ilmailussa, ilma-aluksen tai muun kulkuneuvon kuljettaminen tai ohjaaminen rikoslain 23 luvussa tarkoitettulla tavalla alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena, alkoholin tai muun huumaavan aineen

käyttäminen lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa, törkeää liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja ilmailurikkomus kymmenen vuoden kuluttua siitä, kun päätös on saanut lainvoiman;

2) epäiltyä koskeva rikostieto, kun hänet on vapautettu syytteestä ja päätös on saanut lainvoiman tai kun syyteoikeus epäilystä rikoksesta on vanhentunut;

3) rekisteröidylle asetettu toimintakielto sekä muuta ilmailuviranomaisen hallinnollista toimenpidettä koskeva tieto kymmenen vuoden kuluttua siitä, kun päätös on saanut lainvoiman.

24 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus saada tietoja väestötietojärjestelmästä

Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain rekistereiden ylläpitoa ja sen tietojen oikeellisuuden varmistamista varten väestötietojärjestelmästä tiedot henkilön nimestä, henkilötunnuksesta, osoitteesta, kotikunnasta, syntymäkotikunnasta, syntymävaltiosta, äidinkielestä tai asiointikielestä ja henkilön kuolemasta sekä tiedot väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 §:n 1 momentissa tarkoitetusta luovutusrajoituksesta.

Tiedot voidaan toimittaa teknisen käyttöyhdyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

25 §

Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset

Tietojen luovuttamisesta päättää Liikenteen turvallisuusvirasto.

Ilma-alusrekisterin ja lupakirjarekisterin tietoja voidaan luovuttaa vain, jos tässä laissa säädetty edellytykset tietojen luovuttamiselle ovat olemassa eikä henkilön oikeudesta kieltää tietojensa luovuttaminen muuta johdu. Tietoa ei saa luovuttaa, jos luovuttamisen voidaan perustellusta syystä epäillä loukkaavan henkilön yksityisyyden suoja, hänen

etujaan tai oikeuksiaan taikka vaarantavan valtion turvallisuutta.

Muutoin kuin yksittäisluovutuksena luovutettavien tietojen luovuttaminen luovutuksensaajalle edellyttää Liikenteen turvallisuusviraston lupaa.

26 §

Julkisten tietojen yksittäisluovutus

Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään, jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada tieto tai kopio rekisteriin talletetuista julkisista tiedoista seuraavasti:

1) ilma-alusrekisteristä ilma-aluksen rekisteritunnuksen perusteella tiedot ilma-aluksesta ja ilma-aluksen omistajan ja haltijan, käyttäjän sekä edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista ja katsastustiedoista sekä lentokelpoisuustiedoista.

2) lupakirjarekisteristä henkilötunnuksen perusteella tiedot lupakirjoista.

Edellä 1 momentin 1 kohdan perusteella saadaan luovuttaa rajoitetusti tieto myös ilma-aluksen entisestä omistajasta tai haltijasta. Tiedot voidaan luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan.

27 §

Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa

Rekisteriin talletettuja julkisia henkilötietoja ja muita julkisia tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

1) viranomaisille laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi;

2) Onnettomuustutkintakeskukselle turvallisuustutkintaa varten;

3) Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion viranomaisille, Euroopan komissiolle ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetuille viranomaisille Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovista kansainvälisistä

sopimuksista johtuvien velvoitteiden hoitamista varten;

4) perustellusta syystä yksittäisluovutuksena viranomaisille ja viranomaistehtävien suorittamista varten Euroopan unionin tai Euroopan talousalueen ulkopuolelle.

Luovutuksensaajan on ennen tietojen luovuttamista esitettävä selvitys tietojen suojaamisesta. Luovutuksensaaja saa luovuttaa edelleen saamiaan tietoja ainoastaan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

28 §

Tietojen luovuttaminen teknisen käyttöyhteyden avulla

Ilma-alusrekisteristä ja lupakirjarekisteristä saa luovuttaa tietoja teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa ilma-aluksen rahoitus- ja vakuutustoimintaan, katsastustoimintaan, varaosien myynti- ja huoltotoimintaan, lentoliikennemaksujen määräytymiseen sekä muuhun näihin verrattavaan toimintaan.

Luonnollisen henkilön tietojen luovuttaminen 1 momentin perusteella on sallittua ainoastaan, jos toiminta, johon tietoja pyydetään luovutettavaksi, liittyy ilmailun turvallisuuteen, ilma-aluksiin, lentoliikenteeseen tai sen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin.

29 §

Tietojen edelleen luovuttaminen

Ilma-alusrekisteristä ja lupakirjarekisteristä muutoin kuin yksittäisluovutuksena saatuja tietoja ei saa luovuttaa edelleen kolmannelle ilman Liikenteen turvallisuusviraston lupaa. Viranomaisilla on oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteeseen tai Euroopan unionin lainsäädäntöön.

30 §

Tietojen luovuttamisen muut rajoitukset

Henkilöllä on sen lisäksi, mitä henkilötietolain 30 §:ssä säädetään, oikeus kieltää osoite-

ja muiden yhteystietojensa luovuttaminen muuhun kuin viranomaiselle tai lakisääteisen tehtävän suorittamiseen.

Siirrettäessä 24 §:n 1 momentissa tarkoitettu väestötietojärjestelmään talletettu luovutusrajoitus rekisteriin, luovutusrajoitus tulee laajentaa kattamaan myös luonnollisen henkilön nimen. Luovutusrajoitus ei estä henkilötietojen luovuttamista edellä 1 momentissa tarkoitetuille tahoille.

Luovutettaessa 2 momentissa tarkoitettu luovutusrajoituksen alainen tieto on luovutuksensaajalle samalla ilmoitettava luovutusrajoituksesta samoin kuin tietojen käyttöä ja suojausta koskevista rajoituksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä jättää ilmoittamatta luovutusrajoituksesta, jos luovutettava tieto ja sen käyttötarkoitus on sellainen, että ilmoittamatta jättämisen ei arvioida vaarantavan luovutusrajoituksen tarkoitusta.

31 §

Arkaluonteisten tietojen luovuttaminen

Lupakirjarekisteriin talletettuja arkaluonteisia tietoja saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa suomalaisille viranomaisille ja ulkomaiselle ilmailu- ja onnettomuustutkintaviranomaiselle, milloin se on välttämätöntä laissa säädettyjen tai sen nojalla määrättyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi.

Tiedot saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

3 luku

Ilma-aluksen lentokelpoisuus ja päästörajoitukset

32 §

Soveltamisala

Jollei EASA-asetuksesta tai sen nojalla annetuista komission asetuksista muuta johdu, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden,

osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksynnästä, suunnittelu- ja tuotantoorganisaatioiden hyväksynnästä, lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksynnästä sekä toimivaltaisen viranomaisen menettelyistä on voimassa, mitä tässä luvussa säädetään.

33 §

Lentokelpoisuus

Ilma-aluksen on ilmailuun käytettäessä oltava lentokelpoinen. Ilma-alusta pidetään lentokelpoisena, jos se on niin suunniteltu, valmistettu, varustettu ja huollettu sekä jos ilma-alus on ominaisuuksiltaan muutoinkin sellainen, että sitä voidaan turvallisesti käyttää ilmailuun.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvia sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten periaatteet huomioon ottavia tarkempia määräyksiä ilma-alusten ja niiden laitteiden ja osien suunnittelusta, valmistuksesta, varustuksesta, ominaisuuksista sekä huollosta samoin kuin hyväksyntää varten vaadittavien tarkastusten ja kokeiden sisällöstä ja muusta järjestelystä.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa lisäksi lentoturvallisuuden edellyttämiä teknisiä lentokelpoisuusmääräyksiä ja lentotoiminnallisia määräyksiä ilma-alusten tai niiden laitteiden ja osien käytössä ilmenneiden turvallisuusongelmien korjaamiseksi.

34 §

Lentokelpoisuuden ylläpitäminen

Ilmailuun käytettävän ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän on pidettävä huolta ilma-aluksen lentokelpoisuudesta. Tämän vaatimuksen täyttämiseksi omistajan, haltijan tai käyttäjän on huolehdittava siitä, että:

1) kaikki turvalliseen käyttöön vaikuttavat viat ja vauriot korjataan;

2) ilma-alus huolletaan sille kuuluvan hyväksytyn huolto-ohjelman mukaisesti;

3) noudatetaan lentokelpoisuusmääräyksiä ja muita määräyksiä, jotka vaikuttavat jatkuvaan lentokelpoisuuteen;

4) turvallisuusongelman johdosta annettuja Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä noudatetaan;

5) ilma-alukseen ja sen laitteisiin ja osiin tehtävät korjaukset ja muutokset toteutetaan siten, että ilma-alus sekä sen laitteet ja osat täyttävät 33 §:ssä olevat tai sen nojalla asetetut vaatimukset;

6) ilma-aluksella lennetään huollon jälkeen koelento, jollei ilma-aluksen lentokelpoisuudesta voida muutoin varmistua.

Ilma-aluksella ei saa lentää, jos:

1) se ei ole lentokelpoinen;

2) sen käyttöön tarvittava hätä- tai muu varustus ei ole oikein asennettu ja käyttökunnossa; tai

3) sen 37 tai 38 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden tarkastustodistus ei ole voimassa.

Ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä voi sopimuksella antaa 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien tai osan niistä 35 §:ssä tarkoitettulle lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle. Kun kyseessä on ilma-alus, jonka lento-ohjelmassa on vähintään 2 730 kilogrammaa ja jonka suunnittelu ei ole yksinkertainen, 35 §:ssä tarkoitettujen lentokelpoisuuden hallintaorganisaation on huolehdittava 1 momentissa tarkoitetuista tehtävistä tai niiden hallinnasta on tehtävä muu vastaava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä järjestely.

Ilma-aluksen huolto-ohjelman ja siihen tehtävät muutokset hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto tai lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio. Ilma-aluksen, jonka suunnittelu on yksinkertainen ja jonka suurin sallittu lento-ohjelmassa on alle 2 730 kilogrammaa, huolto-ohjelman hyväksyy ilma-aluksen lentokelpoisuudesta vastaava omistaja, haltija tai käyttäjä.

35 §

Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio

Liikenteen turvallisuusviraston on hakemuksesta hyväksyttävä lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioksi luonnollinen tai oike-

ushenkilö, jolla on ilma-aluksen lentokelpoisuuden ylläpitämiseksi ja valvomiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset työvälineet sekä työtilat, työmenetelmät, laatu järjestelmä ja ohjeet. Hyväksyntä annetaan määräajaksi tai toistaiseksi ottaen huomioon vastaavanlaisia hyväksyntöjä koskeva käytäntö muissa jäsenvaltioissa. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentoturvallisuuden riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin pohjautuvia tarkempia määräyksiä lentokelpoisuuden hallintaorganisaation henkilöstön ammattitaidosta sekä tarpeellisista työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä, laatu järjestelmästä ja ohjeista.

Lentokelpoisuuden hallintaorganisaation valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 14 luvussa.

36 §

Lentokelpoisuutta koskevat tiedot

Omistajan, haltijan tai käyttäjän on pidettävä huolta siitä, että ilma-aluksen ja sen laitteiden ja osien huolto koskevat tiedot kirjataan ja niitä säilytetään ilma-aluksen teknisessä kirjanpidossa niin, että milloin tahansa on mahdollista varmistautua ilma-aluksen lentokelpoisuudesta. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset ilma-aluksen teknisestä kirjanpidosta.

Omistajan, haltijan, käyttäjän tai sen, jolle ilma-aluksen huolto tai lentokelpoisuuden hallinta on annettu tehtäväksi, on viivytyksettä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle seikoista, joilla saattaa olla olennaista merkitystä ilma-aluksen lentokelpoisuudelle.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada ilma-aluksen omistajalta, haltijalta, käyttäjältä ja siltä, jolle ilma-aluksen huolto tai lentokelpoisuuden hallinta on annettu tehtäväksi, kaikki lentokelpoisuuden valvontaa varten tarpeelliset tiedot.

37 §

Lentokelpoisuustodistus ja lentokelpoisuuden tarkastustodistus

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää lentokelpoisuustodistuksen ilma-alukselle, jonka on todettu täyttävän 33 §:n mukaiset lentokelpoisuuden vaatimukset.

Lentokelpoisuustodistukseen liitetään lentokelpoisuuden tarkastustodistus. Lentokelpoisuuden tarkastustodistus myönnetään määrääjäksi.

Lentokelpoisuustodistukseen ja lentokelpoisuuden tarkastustodistukseen voidaan liittää ilma-aluksen turvallisen käyttämisen kannalta tarpeellisia erityisiin käyttöolosuhteisiin liittyviä ehtoja.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy ulkomaisen lentokelpoisuustodistuksen tai lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen, jos ilma-alus täyttää suomalaisen todistuksen antamiselle asetetut vaatimukset.

38 §

Lupa ilmailuun

Liikenteen turvallisuusvirasto voi 33 ja 34 §:n säännösten estämättä myöntää määrääjäksi luvan ilmailuun, että ilma-alusta saadaan käyttää ilmailuun ilma-aluksen ominaisuuksien tutkimista varten, vaikkei ilma-aluksen lentokelpoisuudesta ole täyttä selvyyttä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää vastaavan luvan siirtolentoa varten tai muusta vastaavasta erityisestä syystä muutoinkin, vaikkei ilma-alus täysin täytä lentokelpoisuuden vaatimuksia.

Lentokelpoisuustodistuksen sijaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää luvan ilmailuun ilma-alukselle, jonka ei ole osoitettu täyttävän 33 §:ssä olevia vaatimuksia, mutta ilma-aluksen katsotaan täyttävän lentoturvallisuuden vaatimukset suunniteltu käytötarkoitus huomioon ottaen. Lupa liitetään määrääjäksi annettu lentokelpoisuuden tarkastustodistus.

Ilmailuun annettuun lupaan ja lentokelpoisuuden tarkastustodistukseen voidaan liittää

ilma-aluksen turvallisen käyttämisen kannalta tarpeellisia ehtoja.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä ilmailun ilma-aluksella, jolla on ulkomainen lupa, jos 1 ja 2 momentissa säädetyt edellytykset täyttyvät.

39 §

Lentokelpoisuuden valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että ilma-alukset sekä niiden laitteet ja osat täyttävät 33 §:n mukaiset lentokelpoisuuden vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tarkastaa ja katsastaa ilma-alus ja määrätä sillä lennettäväksi koelentoja. Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä vastaavat koelentojen järjestämisestä ja niistä aiheutuvista kustannuksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää lentokelpoisuuden valvonnassa apunaan 35 §:ssä tarkoitettua lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiota tai muuta koti- tai ulkomaista asiantuntijaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa lentokelpoisuuden toteamiseksi ja valvomiseksi tarkemmat tekniset ja menettelyä koskevat määräykset:

- 1) tekemistään katsastuksista;
- 2) lentokelpoisuuden hallintaorganisaation Liikenteen turvallisuusviraston apuna tekemien lentokelpoisuuden tarkastusten sisällöstä ja järjestelyistä;
- 3) ilma-aluksen käyttöiän jatkamiseksi tarvittavien ja muiden erityisten tarkastusten sisällöstä ja järjestelyistä sekä tarkastusten tekijästä.

40 §

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tekemän lentokelpoisuustarkastuksen ja suosituksen perusteella, jos ilma-alus täyttää tarkastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen

tai ilmailuun annetun luvan myöntämisen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös päättää, että sellainen lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, jota Liikenteen turvallisuusvirasto käyttää 39 §:n 2 momentin mukaisesti apunaan, myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen Liikenteen turvallisuusviraston erikseen määrittämin ehdoin.

Jollei lentokelpoisuuden hallintaorganisaation antamaa suositusta tai lentokelpoisuuden tarkastustodistusta ole kohtuudella saatavissa, Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää lentokelpoisuustodistuksen tai 38 §:n 2 momentissa tarkoitettua luvan ilmailuun tekemänsä katsastuksen perusteella, jos ilma-alue täyttää katsastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai luvan ilmailuun myöntämisen vaatimukset.

41 §

Lentokelpoisuustodistuksen, lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen ja ilmailuun annettua luvan peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa lentokelpoisuustodistuksen, lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen tai luvan ilmailuun taikka kieltää ilma-aluksen käytön ilmailuun, jos se valvonnan yhteydessä toteaa tai sillä on perusteltua syytä epäillä, ettei ilma-alue ole lentokelpoinen tai enää täytä lentoturvallisuuden vaatimuksia eikä ilma-alusta Liikenteen turvallisuusviraston asettamassa kohtuullisessa ajassa saateta tai osoiteta lentokelpoiseksi tai lentoturvallisuuden vaatimusten mukaiseksi.

Jos ilmailuun annetun luvan tai lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämiseen, uudistamiseen tai hyväksymiseen on liitetty lentoturvallisuuden kannalta tarpeellisia ehtoja eikä näitä ehtoja ole noudatettu, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää ilma-aluksen käyttämisen ilmailuun, kunnes mainitut ehdot on täytetty.

Edellä 37 §:n 4 momentissa tarkoitettulle ulkomaiselle ilma-alukselle annetun hyväksynnän peruuttamiseen sovelletaan 1 ja 2 momentin säännöksiä.

42 §

Suunnittelu, valmistus ja huolto

Ilma-aluksen sekä sen laitteiden ja osien suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon on saatava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä. Hyväksyntä on myönnettävä, jos suunnittelijalla, valmistajalla tai huoltajalla on tehtäviensä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset työvälineet sekä työtilat, työmenetelmät, laatu-järjestelmä ja ohjeet. Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä voi olla työn laajuuden tai vaativuuden mukaan:

- 1) suunnittelu-, valmistus- tai huoltoorganisaation hyväksyntä;
- 2) huoltomekaanikon lupakirja; tai
- 3) henkilölle annettava hyväksyntä tiettyyn erityistä ammattitaitoa vaativaan tehtävään.

Suunnittelijalta ei vaadita hyväksyntää, jos kyseessä on:

- 1) pienen muutoksen tai korjauksen suunnittelu;
- 2) sellaisen ilma-aluksen suunnittelu, jolle ei haeta lentokelpoisuustodistusta, tai laitteiden tai osien suunnittelu tällaiseen ilma-alukseen; tai
- 3) muutoksen tai korjauksen suunnittelu ilma-alukseen, jolle ei haeta lentokelpoisuustodistusta tai jolle on annettu lentokelpoisuustodistuksen sijaan lupa ilmailuun.

Valmistajalta ei vaadita hyväksyntää, jos kyseessä on ilma-alue, josta vähintään 51 prosenttia on rakentanut harrasterakentaja tai voittoa tavoittelematon harrasteyhdistys omiin tarkoituksiinsa ja ilman kaupallisia tavoitteita.

Huoltajalta ei vaadita Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntää, jos sillä on vastaava hyväksyntä toisessa Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa tai kyseisen ilma-aluksen suunnitteluvaltiossa myönnetty hyväksyntä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä, ettei huoltajalta vaadita hyväksyntää, jos kyseessä on:

- 1) yksityisen ilma-aluksen, jonka suunnittelu on yksinkertainen ja jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 2 730 kilogrammaa, rajoitettu huolto;

2) purjelentokoneen tai kuumailmapallon rajoitettu huolto;

3) sellaisen ilma-aluksen huolto, jolle on annettu lentokelpoisuustodistuksen sijaan lupa ilmailuun;

4) hyväksytyin huoltajan valvonnassa tehtävä työ.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvia sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten periaatteet huomioon ottavia tarkempia määräyksiä suunnittelijan, valmistajan ja huoltajan:

1) henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta;

2) ammattitaidon toteamiseksi vaadittavista kokeista ja todistuksista;

3) työvälineistä ja työtiloista;

4) työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista.

Ilma-alukseen tehtävän muutoksen ja korjauksen suunnitelmalle on saatava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä, jollei Liikenteen turvallisuusvirasto toisin määrää. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset suunnitelmista ottaen huomioon vastaavat vaatimukset Euroopan unionin lainsäädännössä ja voi määräyksellään vapauttaa eräät suunnitelmat hyväksyntävaatimuksesta, jos hyväksyntä ei ole lentoturvallisuuden kannalta tarpeellinen.

Suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon myönnetyn hyväksynnän valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 14 luvussa.

43 §

Huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio

Huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio voi hakea Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntää. Hyväksyntä on myönnettävä, jos huoltohenkilöstön koulutusorganisaatiolla on tehtäviensä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset koulutustilat ja -välineet, koulutusohjelma ja laatu-

järjestelmä. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioiden toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin Euroopan komission asetuksiin pohjautuvia tarkempia määräyksiä huoltohenkilöstön koulutusorganisaation:

1) henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta;

2) työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista.

Huoltohenkilöstön koulutusorganisaation valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 14 luvussa.

44 §

Päästöt

Moottorikäyttöisen ilma-aluksen on oltava niin suunniteltu, valmistettu, varustettu ja huollettu, ettei sen melusta ja muista päästöistä aiheudu ympäristölle vahinkoa tai merkittävää haittaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat melua ja muita päästöjä koskevat tekniset määräykset, jotka perustuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin.

Meluun liittyvistä toimintarajoituksista lentotasemilla säädetään 12 luvussa.

4 luku

Lupakirjat ja kelpoisuusvaatimukset

45 §

Luvun soveltamisala

Jollei EASA-asetuksesta tai sen nojalla annetusta Euroopan komission asetuksesta muuta johdu, ilma-alusten lento- ja huolto-toimintaan osallistuvan henkilöstön lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista

ta, hyväksynnöistä ja lennonvarmistushenkilöstön lupakirjoista (lupa) on voimassa, mitä tässä luvussa säädetään.

Lupien valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 14 luvussa.

46 §

Luvan myöntäjä

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan, jollei 163 §:stä muuta johdu. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto. MatkustamomiehISTÖN terveydentilatodistuksen myöntää terveyskeskuslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus. MatkustamomiehISTÖN kelpoisuustodistuksen myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto tai organisaatio, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt tähän tehtävään. Lupa on myönnettävä, jos hakija täyttää luvan saamisen edellytykset. Lupa myönnetään olemaan voimassa määräajan, jollei jäljempänä toisin säädetä.

47 §

Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit

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

- 1) lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen;
- 2) huoltohenkilöstön lupakirja;
- 3) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 4) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 5) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;
- 6) matkustamomiehISTÖN kelpoisuustodistus ja matkustamomiehISTÖN terveydentilatodistus;
- 7) ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä;
- 8) tarkastuslentäjän hyväksyntä;

9) kauko-ohjaajan lupakirja kelpuutuksineen.

Luvista ja niiden edellytyksistä säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin tai Eurocontrolin normeihin perustuvia tarkempia määräyksiä lupien kelpoisuusvaatimuksista, hakemisesta ja voimassaoloajoista.

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

- 1) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;
- 2) rikkomalla olennaisella tavalla tai tois-tuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen;
- 3) on aiemmalla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että on syytä epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa ilmailun turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

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

Poiketen siitä, mitä kielilaisissa (423/2003) säädetään viranomaisessa käytettävistä kielistä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi järjestää luvan myöntämiseen vaadittavan tiedollisen ja taidollisen kokeen englannin kielellä.

48 §

Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytykset

Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää Liikenteen turvallisuusviraston asettamat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin, Eurocontrolin normeihin ja suosituksiin tai EA-

SA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksiin perustuvat lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset.

Läketieteellinen kelpoisuustodistus myönnetään 1 momentissa tarkoitettujen standardien, normien tai suositusten mukaisesti määrääjäksi, jollei ole erityistä syytä poiketa tästä. Läketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen ja uudistamisen edellytyksenä on hyväksyntä ilmailulääkäriin suorittamassa tarkastuksessa.

Hyväksytyin ilmailulääkäriin tai työterveyslääkäriin on toimitettava lääketieteellisen kelpoisuuden arviointiin liittyvä lausunto sekä kopio lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta tai matkustamomiehien terveydentilastodistuksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Pyydettyessä Liikenteen turvallisuusvirastolle on toimitettava myös ilmailuläketieteelliset tallenteet, lausunnot sekä muut tarvittavat tiedot.

49 §

Velvollisuus ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista seikoista ja kelpoisuuden toteaminen

Luvan hakija on velvollinen ilmoittamaan valtuutetulle ilmailulääkärille, työterveyslääkärille tai Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista tietoonsa tulleista seikoista, jotka vaikuttavat hänen kelpoisuuteensa. Luvan haltija on velvollinen ilmoittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista tietoonsa tulleista seikoista, jotka vaikuttavat hänen kelpoisuuteensa. Jos luvan haltijan kelpoisuuteen vaikuttavilla seikoilla on vaikutusta luvan haltijan edellytyksiin hoitaa tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä, luvan haltijan on ilmoitettava kelpoisuudessa tapahtuneista muutoksista työnantajalleen.

Jos on syytä epäillä, ettei luvan hakija tai haltija täytä lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä hänet lääkärintarkastukseen ja muuhun terveydentilan selvittämistä koskevaan tutkimukseen.

Jos on syytä epäillä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan myöntämisen tiedollisia ja taidollisia vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä hänet teoriakokei-

siin, tarkastuslentoihin ja muihin tarkastuksiin.

Luvan hakija tai haltija vastaa 2 ja 3 momentissa tarkoitetuista tarkastuksista, tutkimuksista ja kokeista aiheutuvista maksuista ja muista kustannuksista.

50 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tietojen saantiin

Liikenteen turvallisuusvirastolla on luvan myöntämisen, uusimisen ja peruuttamisen edellytysten arvioimiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada rikosrekisteristä, sakkorekisteristä ja oikeushallinnon tietojärjestelmistä syyteharkinnassa olevista rikosasioista sekä esitutkintaviranomaisilta luvan hakijasta tai haltijasta tieto liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ilmailussa, moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa todetusta törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, ilma-aluksen tai muun kuluneuvon kuljettamisesta tai ohjaamisesta rikoslain 23 luvussa tarkoitettulla tavalla ja alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttämisestä lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa sekä niitä koskevasta käynnissä olevasta esitutkinnasta, syyteharkinnasta tai oikeudenkäynnistä samoin kuin mainituista teoista tuomituista rangaistuksista ja muista seuraamuksista.

Luvan hakijalle tai haltijalle lääkärintarkastuksen tehneen lääkärin sekä luvan hakijaa tai haltijaa hoitaneen tai hoitavan lääkärin sekä sairaanhoito- tai terveydenhuoltotoimintaa harjoittavan yhteisön ja laitoksen on salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tietoja luvan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu lääkäri, yhteisö ja laitos voi salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä. Ennen ilmoituksen tekemistä luvan hakijalle tai haltijalle on kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta ilmailutoimintaan osallistuvan toimintakykyyn.

Edellä 3 momentissa tarkoitettussa ilmoituksessa voidaan antaa tieto ainoastaan siitä:

1) että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei mahdollisesti täytä luvalla asetettuja terveysvaatimuksia; ja

2) mitä lisätoimenpiteitä lääkäri ehdottaa terveydentilan tai siitä toimintakykyyn aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

Tiedot voidaan toimittaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

51 §

Ulkomainen lupakirja

Ulkomainen lupa voidaan hyväksyä, jos tässä luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi 143 tai 144 §:ssä säädetyistä syistä määrätä, ettei Suomessa hyväksytty ulkomainen lupa oikeuta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-aluksessa tai harjoitettaessa ilmailua Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

5 luku

Yleiset lentotoimintaa koskevat vaatimukset

52 §

Ilma-aluksen päällikkö

Ilma-aluksella, liitimellä tai muulla laitteella on sitä ilmailuun käytettäessä oltava päällikkö, jonka määrää omistaja, haltija tai käyttäjä.

53 §

Ohjaamomiehistön ja kauko-ohjaajan lupakirja, kelpuus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus

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

1) Liikenteen turvallisuusviraston tai 163 §:ssä tarkoitettun harrasteilmailun järjestön myöntämät tai hyväksymät tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset tai hyväksynät sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus; tai

2) vieraassa valtiossa annetut tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset, hyväksynät ja lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jotka Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan 1 kohdassa tarkoitettuja vastaaviksi Suomessa.

Edellä 1 momentissa olevia säännöksiä ei sovelleta 9 §:n 2 momentissa tarkoitettun ilma-aluksen ja laitteen ohjaajaan.

Edellä 1 momentin 1 kohdasta poiketen muulla ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä kuin ilma-aluksen päälliköllä ei tarvitse olla tehtävän edellyttämää lupakirjaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, joka on koulutus- tai tarkastuslento tällaisen lupakirjan, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseksi.

54 §

Lento-oppilas

Lento-oppilas saa lentää yksin, kun:

1) lennonopettaja antaa siihen luvan ja valvoo lentoa;

2) lento-oppilas on täyttänyt 16 vuotta ennen lentokoneen, helikopterin, autogiron ja ilmalaiivan yksinlentoa ja 14 vuotta ennen purjelentokoneen ja ilmapallon yksinlentoa; sekä

3) hänellä on lääketieteellinen kelpoisuustodistus.

55 §

Ilma-aluksen ja kauko-ohjauspaikan miehistö

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

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa sen lisäksi, mitä 1 momentissa ja 4 luvussa säädetään, lentoturvallisuuden edellyttämät tarkemmat määräykset, jotka pohjautuvat Chi-

cagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin Euroopan komission asetuksiin täydennettyinä maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi Suomen oloihin tehdyillä poikkeuksilla ja lisäyksillä:

- 1) lentotehtävän edellyttämästä ilma-aluksen päälliköstä, ohjaamomiehityksestä ja muusta miehityksestä sekä kauko-ohjauspaikan miehityksestä;
- 2) ohjaamomiehityksestä ja kauko-ohjaajalta vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista, oikeuksista ja hyväksynnöistä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 3) miehistöltä vaadittavasta koulutuksesta ja kokemuksesta;
- 4) enimmäistyö- ja enimmäislentoajoista sekä vähimmäislepoajoista.

56 §

Päällikön käskyvalta

Ilma-aluksen päälliköllä on ilma-aluksen ylin käskyvalta. Päällikkö voi tilapäisesti määrätä ilma-aluksen miehistön jäsenen suorittamaan muuta tehtävää kuin mihin hänet on otettu.

Järjestyksen, turvallisuuden tai muun välttämättömän syyn vaatiessa päälliköllä on oikeus olla ottamatta ilma-alukseen ja pakottavista syistä poistaa siitä ennen lähtöä tai, jos ilma-alus on lennolla, ensimmäisessä sopivassa laskupaikassa miehistön jäsen, matkustaja tai tavara.

57 §

Lennon valmistelu ja suorittaminen

Ilma-aluksen tai laitteen päällikön on ennen lennon aloittamista varmistauduttava siitä, että ilma-alus tai laite on lentokelpoinen ja että lento on muutoinkin valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti.

Päällikön on huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti ja että lennolla noudatetaan säännöksiä, määräyksiä ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvan ehto-

ja sekä ilmailuviranomaisen hyväksymää lentokäsikirjaa.

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

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa turvallisuuden edellyttämiä tarkempia määräyksiä, jotka pohjautuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin, ECAC:n ja Eurocontrolin normeihin sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksiin täydennettynä maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi Suomen oloihin tehdyillä poikkeuksilla ja lisäyksillä:

- 1) lennon suunnittelusta ja valmistelusta;
- 2) lennon suorittamisesta ja toiminnasta lennon aikana;
- 3) kyseiselle lennolle vaadittavasta erikoisvarustuksesta;
- 4) välittömistä lennon jälkeisistä toimista;
- 5) laskuvarjohyppytoiminnasta;
- 6) taitolentotoiminnasta;
- 7) lentohinauksesta;
- 8) aineiden levittämisestä tai esineiden pudottamisesta; ja
- 9) vedessä toimivan ilma-aluksen turvallisuudesta käytöstä.

58 §

Ilma-aluksesta, matkustajista ja tavarasta huolehtiminen

Ilma-aluksen päällikkö ja miehistö ovat velvollisia huolehtimaan ilma-aluksesta sekä matkustajista ja tavaroista, joita ilma-aluksessa kuljetetaan. Jos ilma-alus joutuu hätään, päällikön ja miehistön on käytettävissä olevin keinoin suojeltava ilma-alusta ja siinä olevia henkilöitä ja tavaroita.

59 §

Matkustajan velvollisuudet lennolla

Matkustaja ei saa toiminnallaan vaarantaa lennon, sen miehistön tai matkustajien turvallisuutta. Matkustajan on noudatettava käskyjä, jotka miehistö antaa lennon turvallisuuden ja järjestyksen ylläpitämiseksi.

60 §

Järjestys ja pakkokeinot

Jos ilma-alus on vaarassa tai jos matkustajien tai miehistön turvallisuus muutoin vaatii, ilma-aluksen päälliköllä on oikeus ottaa kiinni tai tarkastaa henkilö taikka tarkastaa tai ottaa haltuunsa tavara järjestyksen palauttamiseksi tai turvallisuutta uhkaavan vaaran torjumiseksi. Päällikkö saa kiinniottamisen, tarkastuksen tai haltuunoton toimittamiseksi käyttää sellaisia välttämättömiä voimakeinoja, joita voidaan pitää kokonaisuutena arvioiden puolustettavina, kun otetaan huomioon vaaran suuruus ja tilanne muutenkin. Jokainen miehistön jäsen on velvollinen ilman eri käskyä antamaan päällikölle tarvittavaa apua. Päällikön tai miehistön jäsenen kehotuksesta myös matkustajalla on oikeus antaa sellaista apua noudattaen päällikön tai miehistön jäsenen ohjeita. Miehistön jäsenellä ja matkustajalla on oikeus ryhtyä 1 momentissa tarkoitettuihin estäviin toimenpiteisiin ilman päällikön kehotusta, jos on ilmeistä, että toimenpide on välttämätön ilma-aluksen taikka siinä olevien henkilöiden tai omaisuuden suojelemiseksi. Toimenpiteistä on mahdollisimman pian ilmoitettava päällikölle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja keinoja saadaan käyttää enintään siihen asti, kunnes asia voidaan siirtää toimivaltaiselle viranomaiselle.

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

61 §

Ilma-aluksen asiakirjat

Suomalaisessa ilma-aluksessa on oltava sitä ilmailuun käytettäessä mukana:

- 1) voimassa oleva rekisteröimistödistus;
- 2) voimassa oleva lentokelpoisuustodistus tai 38 §:n nojalla annettu lupa ilmailuun;

3) selvitys ilma-aluksen pakollisesta vakuutusturvasta;

4) muut sellaiset ilma-aluksen tyyppistä ja lennon luonteesta riippuvat asiakirjat, jotka ovat tarpeen lennon turvallista toteuttamista ja lentoon kohdistuvaa viranomaisvalvontaa varten.

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

1) voimassa oleva Chicagon yleissopimukseen liittyneessä valtiossa annettu rekisteröimistödistus tai 10 §:n 1 momentissa tarkoitettu Liikenteen turvallisuusviraston lupa ilma-aluksen käyttöön Suomen alueella;

2) voimassa oleva Chicagon yleissopimuksen liitteen 8 mukainen lentokelpoisuustodistus tai Liikenteen turvallisuusviraston tunnustama lupa ilmailuun;

3) selvitys ilma-aluksen pakollisesta vakuutusturvasta;

4) muut sellaiset ilma-aluksen tyyppistä ja lennon luonteesta riippuvat asiakirjat, jotka ovat tarpeen lennon turvallista toteuttamista ja lentoon kohdistuvaa viranomaisvalvontaa varten.

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

6 luku

Kaupallinen ilmakuljetus ja lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa

62 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan unionilainsäädännön mukaisesti:

- 1) *lentoliikenneasetuksella* lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisös-

sä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008;

2) *ulkosuhdeasetuksella* jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) 847/2004;

3) *kaupallisella ilmakuljetuksella* ilma-aluksen käyttämistä matkustajien, rahdin tai postin kuljetukseen maksua tai muuta korvausta vastaan, mukaan lukien yleisölennätykset;

4) *lentotyöllä* ilma-aluksen käyttämistä erikoistehtäviin;

5) *lentotyöluvalla* lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi harjoittaa lentotyötä;

6) *lentokoulutusluvalla* lupaa sellaiseen lento- tai teoriakoulutuksen antamiseen, joka liittyy ilma-alusten ohjaamomiehien lupakirjojen, kelpoisuustodistusten, kelpuutusten tai hyväksyntöjen hankkimiseen ja voimassa pitämiseen;

7) *lentonäytösluvalla* lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi järjestää lentonäytöksen;

8) *lentokilpailuvalla* lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi järjestää lentokilpailun;

9) *liikenneluvalla* lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi kuljettaa matkustajia, postia ja rahtia lentoteitse maksua tai muuta korvausta vastaan;

10) *lentonäytöksellä* kokoontumislaissa (530/1999) tarkoitettua yleisötilaisuutta, jossa järjestetään ilmailutoimintaa yleisön nähtäväksi;

11) *taitolennolla* ilma-aluksella tarkoituksettavasti suoritettavia lentoliikkeitä, joihin liittyy nopeita muutoksia sen lentoasennossa, poikkeuksellisia lentoasentoja tai poikkeuksellisia nopeuden vaihteluita, joita ei tarvita normaalissa lennossa tai muihin lupakirjoihin tai kelpuutuksiin kuin taitolentokelpuutukseen tähtäävässä koulutuksessa;

12) *ansiolentotoiminnalla* ilma-aluksen mitä tahansa toimintaa, joka on yleisön saatavilla maksusta tai muutoin vastikkeellisesti, tai silloin kun toiminta ei ole yleisön saatavilla lentotoiminnan harjoittajan ja asiakkaan välisen sopimuksen nojalla harjoitettavaa toimintaa, jota asiakas ei valvo; ja

13) *kauko-ohjatun lentotoiminnan* luvalla kauko-ohjauspaikasta ohjatun miehittämät-

töman ilma-aluksen käyttämiseen tarvittavaa lupaa.

63 §

Liikennelupa

Liikenneluvasta säädetään lentoliikenneasetuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää liikenneluvan. Sen lisäksi mitä liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään lentoliikenneasetuksessa, hakijalta edellytetään hyvämaineisuutta. Hakija ei täytä hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdosta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdosta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan lentoliikennettä. Hyvämaineisuus todistetaan Oikeusrekisterikeskuksen antamalla lausunnolla.

Lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alukset on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäisen ilma-aluksen osalta sallia lentoliikenteen harjoittajan käyttämän ilma-aluksen rekisteröinnin toisessa jäsenvaltiossa, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa.

64 §

Lentoliikenne Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa

Lentoliikenteen harjoittaminen Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa, edellyttää Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnettyä liikennelupaa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa tai Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen perusteella myöntää tällaisen liikenteen harjoittamiseen luvan myös muulle kuin edellä tarkoitettun liikenneluvan haltijalle.

65 §

Julkinen palveluvelvoite

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitetun julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää Liikennevirasto. Liikennevirasto voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalla reitillä, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

66 §

Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää reittikohtaisen liikennöintiluvan säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiseen Suomen ja kolmannen maan välillä.

Jollei 67 §:n säännöksistä muuta johdu, liikennöintiluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

1) hakijalla on 63 §:ssä tarkoitettu liikennelupa ja hakija on sijoittautunut Suomeen;

2) hakija on 1 momentissa tarkoitetun kolmannen maan nimeämä yhtiö, ja se täyttää Suomen ja tämän kolmannen maan välillä tehdyn lentoliikennesopimuksen mukaiset edellytykset liikenteen harjoittamiselle; tai

3) hakija on 1 momentissa tarkoitetun kolmannen maan nimeämä yhtiö, sillä on EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lentotoimintalupaa vastaava mainitun kolmannen maan viranomaisen myöntämä lupa, se täyttää tässä laissa ja Euroopan unionin asetuksissa asetetut kolmansien maiden lentoyhtiöihin sovellettavat vaatimukset ja liikenne- ja viestintäministeriö pitää luvan myöntämistä Suomen liikennepolitiikan kanalta perusteltuna.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa 1 momentissa tarkoitetun liikenteen kuljetusmaksut, paikkatarjonnan, aikataulut ja muut lentoliikenteeseen liittyvät ehdot.

67 §

Lentoliikenne käyttörajoituksia sisältävällä reitillä

Liikenteen turvallisuusvirasto päättää, mikä tai mitkä liikennöintiluvan hakijoista saavat harjoittaa liikennettä sellaisilla 66 §:ssä tarkoitetuilla reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia. Liikennöintilupapäätöksen on perustuttava kokonaistarkasteluun, jossa otetaan huomioon matkustaja- ja rahtiliikenteen tarpeet, kilpailun edistäminen sekä Euroopan unionin lentoliikenteen tasapainoinen kehitys.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset liikennöintilupien myöntämisestä 1 momentissa tarkoitetuille reiteille ja selvityksistä, joiden perusteella hakijoiden vertailu suoritetaan.

68 §

Ei-säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajalle Suomen ja kolmannen maan välisen ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiseen lentoluvan yksittäiselle lennolle tai useamman lennon käsittävälle lentosarjalle. Lupa myönnetään, jos lentoliikenteen harjoittaja osoittaa, että sen lentotoimintalupa ja liikennelupa tai näitä vastaavat luvat mahdollistavat kyseisen liikenteen harjoittamisen ja että sillä on käytettävissään lentojen asianmukaiseen suorittamiseen soveltuva kalusto.

Lupa voidaan jättää myöntämättä, jos on syytä epäillä, että:

1) hakija ei kykene harjoittamaan liikennettä ammattitaitoisesti ja turvallisesti;

2) hakijalla ei ole riittävää vastuuvakuutusta ilmailussa aiheutuvien vahinkojen varalta;

3) hakija pyrkii luvan avulla kiertämään säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle 66 ja 67 §:ssä säädettyjä vaatimuksia; tai

4) hakijan kotivaltio ei vastavuoroisesti myöntäisi lupaa suomalaiselle lentoliikenteen harjoittajalle.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset 1 momentissa tarkoitetun luvan hake-

mismenettelystä ja asiakirjoista, joilla hakija osoittaa luvan myöntämisen edellytysten täyttyvän. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi määräyksellään rajoittaa muiden kuin valmismatkan osana myytävien lentokuljetusten osuutta lentokohtaisesta kokonaispaikkatarjonnasta, jos rajoitus perustuu Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtioissa yleisesti noudatettavaan kansainväliseen käytäntöön tai vastavuoroisuuteen.

Edellä 3 momentissa tarkoitetuissa määräyksissä on otettava soveltuvin osin huomioon Euroopan unionin ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittamista koskevan lainsäädännön lisäksi:

- 1) Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut standardit ja suositukset;
- 2) ECAC:n suositukset;
- 3) kansainvälinen käytäntö siltä osin kuin sitä yleisesti sovelletaan jäsenvaltioissa.

Lentoliikenteen harjoittaja, jolla on Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty liikennelupa, saa harjoittaa ei-säännöllistä lentoliikennettä Suomen ja kolmannen maan välillä ilman erillistä lupaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kuitenkin 66 §:ssä tarkoitetun liikennöintiluvan haltijan vaatimuksesta kieltää 5 momentissa tarkoitettua ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittamisen, jos siitä aiheutuu liikennöintiluvassa tarkoitettulle toiminnalle suurempaa kuin vähäiseksi katsottavaa taloudellista haittaa ja lentoliikenteen harjoittaja kiertää säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle asetettuja rajoituksia ei-säännöllisen lentoliikenteen avulla.

69 §

Lentoliikenne Suomen alueen yli

Säännöllistä ja ei-säännöllistä lentoliikennettä saa harjoittaa Suomen alueen yli ilman erillistä lupaa, jos näin on sovittu Suomen ja lentoliikenteen harjoittajan kotivaltion välillä kahdenvälisen tai monenvälisen sopimuksen perusteella.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää muissa kuin 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa luvan lentoliikenteen harjoittamiseen Suomen alueen yli. Lupa myönnetään

joko säännölliselle lentoliikenteelle, yksittäiselle lennolle tai useamman lennon käsittävälle lentosarjalle. Lupa myönnetään, jos lentoliikenteen harjoittaja osoittaa, että sen lentotoimintalupa ja liikennelupa tai näitä vastaavat luvat mahdollistavat kyseisen liikenteen harjoittamisen ja että sillä on käytettävissään lentojen asianmukaiseen suorittamiseen soveltuva kalusto.

Lupa voidaan jättää myöntämättä, jos on syytä epäillä, että:

- 1) hakija ei kykene harjoittamaan lentoliikennettä ammattimaisesti ja turvallisesti;
- 2) hakijalla ei ole riittävää vastuuvakuutusta ilmailussa aiheutuvien vahinkojen varalta; tai
- 3) hakijan kotivaltio ei vastavuoroisesti myöntäisi lupaa suomalaiselle lentoliikenteen harjoittajalle.

70 §

Lentotyölupa

Lentotyöhön vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lentotyölupa. Lentotyöluvun saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään lentotyön turvalliseen suorittamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto. Lentotyölupaa ei vaadita, jos toiminnan harjoittaja, jonka kotipaikka tai pääasiallinen liikepaikka on toisessa jäsenvaltiossa, osoittaa täyttävänsä vastaavalle toiminnalle kyseisessä jäsenvaltiossa asetettua lupa-, kelpoisuus- tai muut vastaavat vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi kuitenkin asettaa toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia, syrjimättömiä ehtoja.

Lentotyölupaa ei vaadita Liikenteen turvallisuusviraston määräysten mukaisesti tapahtuviin:

- 1) purjelentokoneiden hinauslentoihin;
- 2) laskuvarjohyppylentoihin;
- 3) metsäpalovalvontalentoihin;
- 4) valtion- ja sotilasilmailuun;
- 5) satunnaisesti viranomaisen pyynnöstä suoritettaviin etsintä- ja pelastuslentoihin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia, että muutakin kuin 2 momentissa tarkoitettua lentotyötä saa harjoittaa ilman lupaa, jos lu-

van hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentotyötoiminnan 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.

Lentotyöluva on myönnettävä, jos hakija täyttää tässä pykälässä säädetyt ja 4 momentin nojalla määrätyt edellytykset. Lentotyöluva myönnetään Liikenteen turvallisuusviraston hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Lukuun ottamatta miehittämätöntä ilma-alusta, jonka toimintamassa on alle 150 kilogrammaa, lentotyössä käytettävä ilma-alus on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää lentotyöluvan toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidylle ilma-alukselle, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa. Jos lentotyöhön ei ole käytävissä sopivaa jäsenvaltiossa rekisteröityä ilma-alusta ja jos lentoturvallisuus ei vaarannu, Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä käytettäväksi kolmannen maan ilma-alusrekisteriin merkityn ilma-aluksen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, millä edellytyksillä tällainen ilma-alus voidaan hyväksyä lentotyötehtäviin.

71 §

Lentokoulutuslupa

Lento- ja teoriakoulutukseen, joka liittyy ilma-alusten ohjaamomiehistöön lupakirjojen, kelpoisuustodistusten, kelpuutusten ja hyväksyntöjen hankkimiseen tai voimassa pitämi-

seen, vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lentokoulutuslupa. Lentokoulutusluvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään lentokoulutuksen turvalliseen ja asianmukaiseen antamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto, tilat ja opetusvälineet.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentokoulustoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentokoulutusluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentokoulutusluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;
- 2) lentokoulutusluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa, opetustiloja ja muita opetusvälineitä;
- 3) lentokoulutusluvan haltijan toimintakäsikirjoja, toimintamenetelmiä ja koulutusohjelmia.

Lentokoulutuslupa on myönnettävä, jos hakija täyttää tässä pykälässä säädetyt ja 2 momentin nojalla määrätyt edellytykset. Lentokoulutuslupa myönnetään Liikenteen turvallisuusviraston hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä, että tietynlaiseen lentokoulutukseen ei tarvita lentokoulutuslupaa, jos luvan hankkimiseen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarvetta.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset matkustamomiehistöön koulutusorganisaation hyväksymisestä ottaen huomioon siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o nojalla annetun komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 säännökset sekä Euroopassa vallitsevat käytännöt.

72 §

Lentonäytökset ja lentokilpailut

Lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestämiseen vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa, kun:

- 1) tilaisuus järjestetään lentoasemalla;
- 2) ohjelmaan sisältyy taitolentoa; tai
- 3) mukana on ulkomaalaisia osanottajia.

Lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään näytöksen tai kilpailun turvalliseen toteuttamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö. Lisäksi edellytyksenä on, että luvassa tarkoitettussa tapahtumassa käytettävä kalusto, lentonäytöksen esiintyjät tai kilpailun osanottajat, lento-ohjelmat ja tapahtuman turvallisuusjärjestelyt täyttävät säännösten ja määräysten vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tapahtuman turvallisen järjestämisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

1) lentonäytösluvan tai lentokilpailuluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;

2) lentonäytösluvassa tai lentokilpailuluvassa tarkoitettussa tapahtumassa käytettävää kalustoa, lentonäytöksen esiintyjä, esiintyjien lento-ohjelmia ja kilpailun osanottajia; sekä

3) lentonäytösluvan tai lentokilpailuluvan haltijan toimintamenetelmiä, tapahtuman turvallisuusjärjestelyjä sekä tapahtuman järjestäjän yhteistoimintaa lennonvarmistuselinten ja muiden viranomaisten kuin ilmailuviranomaisten kanssa.

Lentonäytöslupa ja lentokilpailulupa on myönnettävä, jos hakija täyttää tässä pykälässä säädetyt ja 3 momentin nojalla määräytyvät edellytykset. Lentonäytöslupa ja lentokilpailulupa myönnetään erikseen kutakin tapahtumaa tai tapahtumasarjaa varten.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tapahtuman turvalliseksi järjestämiseksi tarpeellisia määräyksiä sellaisia lentonäytöksiä tai lentokilpailuja varten, joihin ei vaadita erillistä lupaa. Määräykset voivat koskea tapahtumasta ilmoittamista, tapahtuman järjestäjän vastuuhenkilöitä ja toimintamenetelmiä, tapahtuman turvallisuusjärjestelyjä sekä yhteistoimintaa lennonvarmistuselinten ja muiden viranomaisten kuin ilmailuviranomaisten kanssa.

73 §

Kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan kauko-ohjattuun lentotoimintaan. Luvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään kauko-ohjatun lentotoiminnan turvalliseen suorittamiseen tarvittava henkilöstö, toimintaan soveltuva kalusto sekä toimintaa koskeva ohjeistus.

74 §

Hallinnolliset seuraamukset

Tässä luvussa tarkoitettujen lupien valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 14 luvussa.

7 luku

Lentopaikat ja maalaitteet

75 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *lentoasemalla* lentopaikkaa, jossa lentotiedotuspalvelu, hälytyspalvelu, ilmaliikenteen neuvontapalvelu ja lennonjohtopalvelu on pysyvästi järjestetty;

2) *kevytlentopaikalla* lentopaikkaa, jota käytetään lentotoimintaan purje- ja moottoripurjelentokoneilla, ilmalaivoilla, kuumailmapalloilla ja muilla Liikenteen turvallisuusviraston tarkemmin määrittelemillä kevyillä ilma-aluksilla;

3) *muulla ilmailua palvelevalla alueella* aluetta, jolla on lentopaikan alueesta erillään ilmailua palvelevia rakennuksia, rakennelmia tai laitteita;

4) *lentoaseman hyväksyntätodistuksella* lupaa, jolla vahvistetaan, että lentoaseman pitäjällä ja sen henkilöstöllä on ilmaliikenteen riittävän turvallisuuden varmistamiseksi riittävä ammattitaito, organisaatio ja toimintamenetelmät ja että lentoasema on määräysten mukainen;

5) *lentoapaikan pitoluvalla lupaa*, jolla vahvistetaan lentopaikan organisaatio ja toimin-

taehdot ja että lentopaikka on säännösten ja määräysten mukainen;

6) *liikennealueella* lentopaikan osaa, joka on tarkoitettu ilma-alusten lentoonlähtöön, laskuun ja rullaukseen ja joka ei ole asematasoa; ja

7) *asematasolla* lentopaikan osaa, joka on tarkoitettu ilma-alusten matkustajien, postin ja rahdin lastausta tai purkamista sekä ilma-alusten tankkausta, paikoitusta tai huoltoa varten.

76 §

Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa käyttää vain lentopaikkaa tai 2 momentissa tarkoitettua aluetta. Kielto muiden alueiden käyttämiseen ei koske hätätilannetta, pakkolaskua tai muita niihin rinnastettavia tapauksia, ei myöskään lentoonlähtöä ja laskeutumista miehittämättömällä ilma-aluksella tai sotilashelikopterilla, muulla valtion helikopterilla eikä etsintä- ja pelastustoimintaan käytettävällä helikopterilla pelastus-, virka-apu- ja operatiivisilla lennoilla. Aluksella olevan laskeutumisalueen käyttämisestä helikopterin lentoonlähtöön ja laskeutumiseen säädetään erikseen.

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa tilapäisesti käyttää avointa vesialuetta sekä alueen omistajan tai haltijan suostumuksella muuta maa- tai vesialuetta, vaikka aluetta ei ole sellaiseen tarkoitukseen erityisesti järjestetty. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä:

- 1) maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä;
- 2) ilma-alusten käyttämän alueen mitoittamisesta ja pinnan ominaisuuksista;
- 3) lentoesterajoituksista;
- 4) muista lentoonlähdön ja laskeutumisen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvittavan maa- tai vesialueen omistajan tai haltijan luvan edellyttämästä yhteisen maa- tai vesialueen osakaskunnan suostuksesta säädetään yhteisluelaissa (758/1989).

Jos lentoturvallisuus, liikenteen sujuvuus, maanpuolustukselliset syyt, elinkeinon har-

joittaminen tai haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisy niin vaativat, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää muun kuin lentopaikan käytön tai rajoittaa 2 momentissa tarkoitettun alueen käyttöä ilma-alusten lentoonlähtöön ja laskeutumiseen. Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava asianomaista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta sekä tarpeen mukaan muita viranomaisia, jos kiellon tai rajoituksen syy on muu kuin lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus.

77 §

Lentoliikenteen sujuvuuden edistäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto laatii ja vahvistaa lentoliikenteen sujuvuuden edistämistä koskevan kansallisen toimintaohjelman ja edistää lentoasemilla säännöllisesti toimivien yritysten ja viranomaisten toiminnan yhteensovittamista lentoliikenteen sujuvuuden kehittämiseksi.

Lentoaseman pitäjän on huolehdittava lentoasemalla säännöllisesti toimivien yritysten ja viranomaisten toiminnan yhteensovittamisesta kansallisen toimintaohjelman ja Liikenteen turvallisuusviraston antamien toiminnallisten ja teknisten määräysten mukaisesti.

78 §

Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen lentoasemilla

Lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta lentoasemilla säädetään slot-asetuksessa.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa slot-asetuksessa jäsenvaltiolle säädetyistä tehtävistä, jollei 3 momentissa toisin säädetä. Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää slot-asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun aikatauluneuvojan tai koordinaattorin.

Lentoaseman pitäjä:

- 1) suorittaa slot-asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitettun kapasiteettitutkimuksen;
- 2) asettaa slot-asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun koordinoitukomitean;
- 3) määrittää slot-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti lähtö- ja saapumisaikojen jakamisessa käytettävät tunnusluvut.

79 §

Rakentamislupa

Lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamiseen on saatava rakentamislupa. Sama koskee lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen muutoksia, joilla saattaa olla vaikutuksia lentoturvallisuuteen tai merkittäviä vaikutuksia maisemakuvaan. Rakentamisluvan myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Valtioneuvosto voi yksittäistapauksessa pidättää rakentamislupaa koskevan asian ratkaistavakseen.

Tässä luvussa tarkoitettua rakentamislupaa ei kuitenkaan vaadita puolustusvoimien tarpeisiin kriisioloja ja niiden harjoittelua varten rakennettaville varalaskupaikoille, puolustusvoimien helikopterilaskupaikoille eikä puolustusvoimien lennokkitoiminnan kevytlentopaikoille. Rakentamislupaa ei vaadita myöskään yksinomaan rajavartiolaitoksen käyttöön tarkoitetuille helikopterilaskupaikoille.

Jollei tästä luvusta muuta johdu, lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakentamisessa ja muuttamisessa noudatetaan, mitä kaavoituksesta, ympäristöluvasta, ympäristövaikutusten arvioinnista, rakentamisesta sekä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta säädetään. Jos ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa (468/1994) tarkoitettuun ympäristövaikutusten arviointiselostukseen sisältyvät tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadita uudestaan. Lupapäätöksestä on käytävä ilmi, miten mainitun lain mukainen arviointi on otettu huomioon.

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 126 §:ssä ja sen nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitettua toimenpidelupaa koskevia säännöksiä ei sovelleta lentopaikka-alueen eikä ilmailuradiomajakoiden, tutkalaitteiden, niiden suojarakennelmien eikä muiden lentoturvallisuuden ja lentoliikenteen säännöllisyyden kannalta välttämättömien laitteiden ja rakennelmien rakentamiseen. Lentopaikalla ja muulla ilmailua palvelevalla alueella tehtäville toimenpiteille ei myöskään edellytetä mainitun lain 128 §:n mukaisen maisematyö-

luvan hakemista eikä 129 §:n mukaisen ilmoituksen tekemistä.

80 §

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.

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 (86/2000) edellyttämä ympäristölupa. Rakentamislupaan voidaan liittää ehtoja, joiden avulla voidaan varmistaa lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden toteutuminen. Rakentamislupa voidaan kuitenkin evätä maanpuolustuksellisten syiden perusteella.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lento- ja liikenteen 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 Liikenteen turvallisuusviraston määräämässä kohtuullisessa ajassa.

82 §

Lentoaseman hyväksyntätodistus

Lentoaseman on oltava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä, jollei jäljempänä toisin säädetä. Hyväksynnästä annettavassa todistuksessa määrätään, minkälaiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentoasemaa saa käyttää.

Yleisessä käytössä olevan lentoaseman käyttämisen on oltava sallittua samoilla ehdoilla kaikille, jollei slot-asetuksessa tai sen nojalla toisin säädetä.

Lentoasemalla, jota käytetään yksinomaan sotilasilmailuun tai valtion lentotoimintaan, ei tarvitse olla hyväksyntätodistusta.

83 §

Lentoaseman hyväksyntätodistuksen myöntämisen edellytykset

Hyväksyntätodistus on myönnettävä, jos hakija osoittaa, että:

1) lentoasema on alueineen, laitteineen, järjestelmineen ja toimintoineen määräysten mukainen;

2) lentoaseman pitäjällä ja sen henkilöstöllä on tarvittava pätevyys ja kokemus lentoaseman pitoon.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentotoiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjau-

tuvat tarkemmat määräykset hyväksyntätodistuksen saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

1) ilma-alusten käyttöön tarkoitettujen alueiden mitoitusta ja ominaisuuksia;

2) lentoasemaa koskevien tietojen ilmoittamista;

3) lentoesterajoituksia ja lentoesteiden merkitsemistä;

4) visuaalisia maalaitteita;

5) lentoaseman lennonvarmistuspalveluja;

6) liikenteen ohjausta ja valvontaa;

7) henkilöstön koulutusta ja kelpuutuksia;

8) kunnossapitoa ja tarkastusten teknistä toteuttamista;

9) lumenpoistoa ja liukkauden torjuntaa;

10) lentoaseman pelastustoimintaa;

11) lentoaseman tilapäisjärjestelyjä;

12) lintujen ja muiden eläinten torjuntaa lentopaikoilla ja niiden läheisyydessä;

13) lentoaseman pitäjän toimintakäsikirjaa;

14) lentoaseman pitäjän organisaatiota ja henkilöstön pätevyyttä;

15) lentoaseman pitäjän turvallisuudenhallintajärjestelmää;

16) muita lentoliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi asetettavia vaatimuksia.

Hyväksyntä myönnetään määräajaksi tai toistaiseksi. Hyväksyntä on voimassa enintään niin kauan kuin hyväksyntätodistuksen haltijalla on oikeus lentoaseman maa- tai vesialueen käyttöön.

Hyväksynnän ja sen edellytysten valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 14 luvussa.

84 §

Lentopaikan pitolupa

Jos lentopaikalla ei tarvitse olla 82 §:ssä tarkoitettua hyväksyntätodistusta, sen pitämiseen on oltava Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa, jollei jäljempänä toisin säädetä. Lentopaikan pitoluvassa määrätään lentopaikan pitäjä ja päällikkö sekä se, minkälaiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentopaikkaa saa käyttää.

Vain sotilasilmailuun tai valtion lentotoimintaan käytettävän lentopaikan pitämiseen ei tarvitse olla 1 momentissa tarkoitettua lupaa.

85 §

Pitoluvan myöntämisen edellytykset

Pitolupa on myönnettävä, jos hakija on osoittanut, että lentopaikka täyttää 81 §:n mukaiset rakentamisluvan edellytykset ja että lentopaikan pitäjän organisaatio mahdollistaa lentopaikan turvallisen ylläpidon. Pitoluvan myöntämiseen sovelletaan, mitä 83 §:n 3 momentissa säädetään.

Pitoluvan ja sen edellytysten täyttymisen valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 14 luvussa.

86 §

Kevytlentopaikat

Kevytlentopaikalle ei tarvitse hakea rakentamis- eikä pitolupaa. Tällaisesta lentopaikasta lentopaikan pitäjän on kuitenkin tehtävä ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle 90 päivää ennen rakentamisen aloittamista ja 30 päivää ennen lentopaikan käyttöönottoa. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset siitä, mitä tietoja ilmoituksista on käytävä ilmi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi lentoturvallisuuden vaarantumisen, haitallisten ympäristövaikutusten tai maanpuolustuksellisten syiden perusteella kieltää kevytlentopaikan rakentamisen tai käyttöönoton taikka asettaa sen rakentamiselle ja käyttämiselle tarpeellisia lentoturvallisuuteen, ympäristön suojeiluun tai maanpuolustukseen liittyviä ehtoja.

87 §

Rakennusten, rakennelmien ja laitteiden hyväksyminen käyttöön

Lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakennukselle, rakennelmalle tai laitteelle on saatava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä ennen kuin se otetaan rakentamisen tai muutoksen jälkeen käyttöön. Hyväksyntä on myönnettävä, jos rakennukset, rakennelmat ja laitteet täyttävät lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden edellyttämät vaatimukset. Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntää ei vaadita, jos rakennus,

rakennelma tai laite taikka muutos ei vaikuta lentoturvallisuuteen eikä haittaa liikenteen sujuvuutta.

88 §

Lentopaikan käytön kieltäminen ja rajoittaminen

Lentopaikan pitäjä vastaa siitä, että lentopaikka on ilmoitettuina palveluaikoina määräysten mukainen. Muuna aikana lentopaikan käyttämisestä ilma-aluksen lentoonlähtöön, laskeutumiseen ja rullaukseen vastaa ilma-aluksen päällikkö.

Lentopaikan pitäjän on kiellettävä lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen, rakennuksen, rakennelman tai laitteen käyttö taikka rajoitettava sitä sekä palveluaikana että muuna aikana, jos sen tiedossa on, että:

- 1) ilmailumääräyksissä vaadittu lentopaikan varustus ei ole kunnossa;
- 2) liikennealue tai asemataso ei kelirikon tai korjaustyön takia ole määräysten mukainen;
- 3) liikennealue tai asemataso ei esteen takia ole määräysten mukainen;
- 4) lentopaikalla järjestetään tilaisuus tai tapahtuma, joka rajoittaa tai estää lentotoiminnan; tai
- 5) jokin muu 1-4 kohdassa tarkoitettuihin syihin rinnastettava painava syy sitä edellyttää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä 2 momentissa tarkoitetun kiellon tai rajoituksen, jos se katsoo, ettei lentopaikan pitäjä ole toiminut mainitussa momentissa edellytetyllä tavalla.

8 luku

Maahuolinta

89 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

- 1) maahuolintapalveluilla niitä lentopaikalla sen käyttäjille toimitettavia palveluja, jotka luetellaan maahuolintadirektiivin liitteessä; ja

2) omahuolinnalla tilannetta, jossa lentoiteitse matkustajia, rahtia tai postia kuljettava huolehtii yhden tai useamman maahuolintapalvelun suorittamisesta itselleen tekemättä tästä sopimusta kolmannen osapuolen kanssa.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettuna kolmansina osapuolina toisiinsa nähden ei pidetä kuljettajia, joista toisella on hallussaan toisen osake-enemmistö tai joiden molempien osake-enemmistö on saman tahon hallussa.

90 §

Maahuolintapalvelujen tarjoaminen

Lentopaikan pitäjä ei saa ilman tässä pykälässä säädettyä perustetta rajoittaa maahuolintapalvelujen tarjontaa tai omahuolintaa siltä osin kuin palvelujen tarjontaan lentopaikalla on sovellettava maahuolintadirektiiviä. Lentopaikan pitäjä on velvollinen huolehtimaan siitä, että lentopaikan rakennelmien ja laitteiden käytössä maahuolintaan ja omahuolintaan sekä käytön järjestämisessä noudatetaan, mitä maahuolintadirektiivin 16 artiklassa säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi lentopaikan pitäjän hakemuksesta rajoittaa maahuolintapalvelujen tarjontaa tai omahuolintaa maahuolintadirektiivin 6, 7, 9 tai 15 artiklan mukaisesti taikka asettaa maahuolintapalvelujen tarjoajille 15 artiklan mukaisia julkisen palvelun velvoitteita. Maahuolintadirektiivin 9 artiklan mukainen rajoitus on kuitenkin voimassa vain siltä osin kuin Euroopan komissio sen hyväksyy mainitun artiklan 5 kohdan mukaisesti. Päättyessään rajoittaa maahuolintapalvelujen tarjontaa tai omahuolintaa maahuolintadirektiivin 6, 7, 9 tai 15 artiklan mukaisesti Liikenteen turvallisuusviraston on meneteltävä siten kuin mainituissa artikloissa säädetään sekä tarvittaessa järjestettävä maahuolintapalvelujen tarjoajien valinta mainitun direktiivin 11 artiklan mukaisesti. Valintapäätöksistä ja ilman valintaa annetuista luvista rajoitetun alaisen maahuolintapalvelun tarjoamiseen on ilmoitetta-

va siten kuin maahuolintadirektiivin 11 artiklan 3 kohdassa säädetään.

Lentopaikan pitäjän on maahuolintaa koskevissa asioissa kuultava 94 §:ssä tarkoitettua käyttäjien komiteaa ja maahuolintapalvelujen tarjoajia siten kuin maahuolintadirektiivin 13 artiklassa säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi vastaavuoroisuuden puuttumisen perusteella rajoittaa kolmannelta maasta olevan maahuolintapalvelujen tarjoajan tai omahuolinnan harjoittajan maahuolintadirektiivin mukaisia oikeuksia direktiivin 20 artiklan mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät tarkemmat määräykset maahuolinnasta. Määräykset voivat koskea maahuolinnan järjestämistä, maahuolinnan toimintakokonaisuuksien hallintaa ja vastuiden määrittelyä siten, että maahuolintatoiminnot eivät aiheuta vaaraa lentoliikenteelle.

91 §

Lentopaikan keskitettyjen infrastruktuurien käyttäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi lentopaikan pitäjän hakemuksesta päättää, että maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaan oikeutettujen on käytettävä maahuolinnan järjestämiseen lentopaikan keskitettyjä infrastruktuureja. Tällöin sovelletaan, mitä maahuolintadirektiivin 8 artiklassa säädetään.

92 §

Maahuolinnan kirjanpidon eriyttäminen ja tarkastaminen

Maahuolintapalveluja tarjoavan on kirjanpidossaan pidettävä maahuolintapalveluihin liittyvä toimintansa erillään muista toiminnoistaan sekä pyynnöstä annettava Liikenteen turvallisuusviraston määräämän tarkastajan käyttöön kirjanpitonsa ja tiedot, joiden perusteella kirjanpidon eriyttämistä voidaan valvoa.

Tarkastaja antaa kertomuksensa kirjanpidon eriyttämisen toteutumisesta Liikenteen

turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto saa salassapitovelvollisuuden esittämättä luovuttaa kertomuksen komissiolle ja Kilpailu- ja kuluttajavirastolle.

93 §

Maahuolintapalveluja tarjoavan turvallisuuden hallinta

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

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

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

94 §

Käyttäjien komitea

Maahuolintadirektiivin soveltamisalaan kuuluvilla lentoasemilla lentoaseman pitäjä vastaa siitä, että lentoasemalle perustetaan käyttäjien komitea, johon kutsutaan mukaan lentoaseman käyttäjät ja käyttäjiä edustavat järjestöt. Käyttäjien komitea avustaa lentoaseman pitäjää maahuolintapalvelujen järjestämisessä lentoasemalla.

Käyttäjien komitea laatii itselleen työjärjestyksen, johon sisältyvät komitean työskentely- ja menettelytavat, mukaan lukien komitean äänestysäännöt.

9 luku

Ilmailun turvaaminen

95 §

Luvun soveltamisala ja yleiset säännökset

Siviili-ilmailun turvaamisesta säädetään turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi turva-asetuksen 4 artiklan 4 kohdassa ja 6 artiklassa tarkoitetuissa tapauksissa antaa määräyksiä turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten säännöksistä poikkeavista tai niitä täydentävistä toimenpiteistä, jos se on perusteltua ottaen huomioon arvioidut uhkat, yleinen turvallisuustilanne tai turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa tarkoitettujen toimien paikalliseen soveltamiseen liittyvät erityiset ongelmat. Toimenpiteillä ei kuitenkaan saa poiketa siitä, mitä 97 §:n 2 momentissa säädetään. Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava toimenpiteistä Euroopan komissiolle.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa siviili-ilmailun turvaamisen edellyttämät tarkemmat määräykset ottaen huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut standardit ja suositukset sekä turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa säädetyt vaatimukset kansallisista määrittelyistä.

96 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

- 1) *lentoasemalla* turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa tarkoitettuja lentoasemia;
- 2) *lentokenttäalueella* lentoaseman kenttäaluetta sekä ympäröivää maastoa ja rakennuksia tai niiden osia, joihin on rajoitettu pääsy;
- 3) *ilmailun turvaamisella* toimenpiteiden sekä inhimillisten ja aineellisten voimavarojen yhdistelmää, jolla on tarkoitus turvata si-

viili-ilmailu siihen kohdistuvilta ja sen turvallisuuden vaarantavilta laittomilta teoilta;

4) *henkilökortilla* lentoaseman työntekijöille ja lentoasemalla säännöllisesti käyville henkilöille henkilöllisyyden ja sallitun liikumisalueen osoittamiseksi annettavaa korttia;

5) *ajoneuvoluvalalla* ajoneuvokohtaista lupaa niistä alueista, joilla ajoneuvolla on oikeus ajaa.

97 §

Tarkastusten suorittaminen

Turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa säädetään, miten turvatarkastukset on suoritettava. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa asetusten säännöksiä täydentäviä määräyksiä.

Turvatarkastukset on suoritettava niin, ettei niistä aiheudu tarpeetonta haittaa tarkastettavalle henkilölle, tavaralle eikä kohteelle. Tarkastuksilla ei saa tarpeettomasti vaikeuttaa eikä häiritä lentoliikennettä eikä lentoasemalla tapahtuvaa muuta toimintaa.

98 §

Ilmailun turvaamiseen liittyvä koulutus

Ilmailun turvaamiseen liittyvää koulutusta antaa Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä kouluttaja.

99 §

Vastuu turvatoimista

Turva-asetuksen, sen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten sekä tämän luvun mukaan lentoasemalla edellytettävien ilmailun turvaamiseen tähtävien toimenpiteiden ja järjestelyiden toimeenpanosta vastaa lentoaseman pitäjä, jollei vastuuta ole

säädetty viranomaiselle, lentoliikenteen harjoittajalle tai muulle toiminnanharjoittajalle.

100 §

Yleinen liikkumisrajoitus ja muut rajoitukset lentoaseman eräillä alueilla

Liikkuminen ja oleskelu ilman lentoaseman pitäjän lupaa on kielletty lentoaseman lentokenttäalueella ja turvavalvotuilla alueilla sekä lentokenttäalueisiin välittömästi liittyvissä rakennuksissa, jos pääsy alueille ja rakennuksiin on aidalla tai muutoin rakenteellisesti estetty ja liikkumis- ja oleskelurajoitukset selkeästi merkitty.

Lentoaseman turvatarkastustoimenpiteiden kuvaaminen ilman lentoaseman pitäjän lupaa on kielletty, jos kieltö on merkitty selvästi havaittavalla tavalla.

101 §

Taustan tarkistukset

Turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa säädetään henkilöille tehtävistä taustan tarkistuksista. Seuraavat taustan tarkistusten yhteydessä ilmenevät seikat muodostavat esteen 102 §:ssä tarkoitetun pääsyluvan, 103 §:ssä tarkoitetun henkilökortin sekä muiden asetuksissa tarkoitettujen hyväksyntöjen ja lupien myöntämiselle:

1) hakija on tuomittu vankeusrangaistukseen rikoksesta, joka osoittaa yleistä piittaamattomuutta toisten turvallisuudesta, huumausainerikoksesta tai kuulumisesta järjestäytyneeseen rikollisryhmään;

2) hakija on tuomittu sakkorangaistukseen lentoturvallisuutta tai ilmailun turvaamista koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta;

3) hakija on aiemmalla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, jotka antavat aiheen epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa tehtävässään vaadittavia säännöksiä ja määräyksiä.

102 §

Pääsy lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavalvotulle alueelle

Lentoaseman pitäjä myöntää pääsylvuan lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavalvotuille alueille henkilöille, joilla on perusteltu syy olla siellä. Poliisin, Rajavartiolaitoksen, ja Tullin henkilöstöllä on virkatehtäviensä perusteella oikeus päästä lentokenttäalueelle ja turvavalvotuille alueelle.

Lentoaseman pitäjä voi peruuttaa 1 momentissa tarkoitetun pääsylvuan, jos sitä käytetään tavalla, joka vaarantaa turva-asetuksen ja tämän luvun mukaisten turvatoimien toteutumisen tai tehokkuuden. Lentoaseman pitäjä voi peruuttaa pääsylvuan myös sen voimassa ollessa ilmenneen 101 §:ssä tarkoitetun luvan haltijaa koskevan seikan vuoksi.

103 §

Lentoaseman henkilökortti ja ajoneuvolupa

Lentoaseman pitäjä myöntää lentoaseman henkilökortit ja ajoneuvoluvat. Lentoaseman pitäjä voi periä henkilökortista ja ajoneuvoluovasta niiden valmistus- ja käsittelykustannuksia vastaavan korvauksen, jonka on oltava syrjimätön.

Lentoaseman pitäjä voi peruuttaa henkilökortin voimassaolon tai ajoneuvoluovaa ja vaatia asiakirjan palauttamista, jos sitä käytetään tavalla, joka vaarantaa turva-asetuksen ja tämän luvun mukaisten turvatoimien toteutumisen tai tehokkuuden.

Lentoaseman pitäjä voi peruuttaa henkilökortin voimassaolon myös ilmenneen edellä 101 §:ssä tarkoitetun kortin haltijaa koskevan seikan vuoksi.

104 §

Ilmailun turvaamista edistävät laitteet

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa ilmailun turvaamista edistävälle laitteelle turva-asetuksen mukaisesti myöntämänsä hyväksynnän, jos osoittautuu, ettei laite täytä turva-asetuksessa hyväksynnälle asetettuja

vaatimuksia eikä laitetta viipymättä saateta vaatimusten mukaiseksi.

10 luku

Ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinta sekä lennonvarmistuspalvelut

105 §

Luvun soveltamisala ja yleiset säännökset

Ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinnasta sekä lennonvarmistuspalvelusta säädetään:

1) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 549/2004;

2) palveluntarjonta-asetuksessa;

3) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 551/2004 (ilmatila-asetus);

4) eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 552/2004;

5) 1—4 kohdassa tarkoitettujen asetusten nojalla annetuissa komission asetuksissa.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa mainituissa asetuksissa säädetään, ilmatilaan, ilmaliikenteen hallintaan sekä lennonvarmistukseen sovelletaan tämän luvun säännöksiä.

Sen lisäksi mitä muualla tässä luvussa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentoturvallisuuden ja ilmailun sujuvuuden edellyttämät ilmatilan ja ilmaliikenteen hallintaa sekä lennonvarmistuspalvelua koskevat tarkemmat määräykset, jotka perustuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä Eurocontrolin normeihin ja suosituksiin. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa myös ilmatilan ja ilmaliikenteen hallintaa sekä lennonvarmistuspalvelua koskevan Euroopan unionin lainsäädännön edellyttämät täydentävät määräykset. Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava puolustusvoimia määräyksistä siltä osin kuin määräykset liittyvät sotilasilmailun tai sisäministeriötä siltä osin kuin ne liittyvät valtion ilmailun toimintaedellytyksiin. Sivii-

li-ilmailun, sotilasilmailun ja valtion ilmailun yhteensovittamisesta joustavan ilmatilan käytössä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

106 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *yhtenäisellä eurooppalaisella ilmatilalla* kokonaisuutta, joka perustuu 105 §:n 1 momentissa mainittuihin asetuksiin;

2) *lähialueella* valvottua ilmatilaa, joka ulottuu maan tai veden pinnasta määrättyyn ylärajaan saakka;

3) *lähestymisalueella* yhden tai useamman suurehkon lentopaikan läheisyyteen perustettua lennonjohtoaluetta;

4) *ilmatilaluokalla* rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa voidaan suorittaa määrätyn-tyyppisiä, lentosäännöissä tarkemmin eriteltäviä lentoja ja jossa annettavat ilmaliikennepalvelut ja noudatettavat toimintasäännöt on määrätty;

5) *lentotiedotusalueella* ulottuvuudeltaan määriteltyä ilmatilaa, jossa tarjotaan lentotiedotuspalveluja ja hälytyspalveluja;

6) *ilmatilan hallinnalla* suunnittelutoimintoa, jonka päätavoite on hyödyntää käytettävissä olevaa ilmatilaa mahdollisimman tehokkaasti jakamalla aikoja dynaamisesti ja erottelemalla joissakin tapauksissa eri ilmatilan käyttäjäluokille osoitettava ilmatila lyhytaikaisten tarpeiden perusteella;

7) *ilmatilan jäsentämisellä* Liikenteen turvallisuusviraston päätöksentekoa, jonka yhteydessä vahvistetaan ilmatilan käyttö ja rakenne;

8) *ilmaliikenteen hallinnalla* ilmassa tai maassa suoritettavien ilmaliikennepalvelun, ilmatilan hallinnan ja ilmaliikennevirtojen säätelyn yhdistelmää, jolla varmistetaan ilma-alusten turvallinen ja tehokas liikkuminen toiminnan kaikissa vaiheissa;

9) *lennonvarmistuspalvelulla* ilmaliikennepalvelua, viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelua, lennonvarmistukseen tarkoitettua sääpalvelua sekä ilmailutiedotuspalvelua.

107 §

Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittaminen

Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamiseksi ilmatilassa noudatetaan niitä periaatteita, joista säädetään FUA-asetuksessa. Näitä periaatteita toteutettaessa on varmistettava sotilasilmailun ja valtion ilmailun toimijoiden mahdollisuus suorittaa niille säädetty tehtävät.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja puolustusministeriö sopivat siitä, miten ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinnassa, lennonvarmistuspalvelun tarjonnassa sekä joustavan ilmatilan käyttöön liittyvissä menettelyissä otetaan huomioon siviili- ja sotilasilmailun tarpeet. Ilmatilan joustavan käytön menetelmät sisältävät ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön yhteydessä toimii ilmatilan hallinnan neuvottelukunta, jonka tehtävänä on valmistella 2 momentissa tarkoitettuja liikenne- ja viestintäministeriön ja puolustusministeriön hallinnonalojen välillä. Valtioneuvosto asettaa neuvottelukunnan kolmeksi vuodeksi kerrallaan siviili- ja sotilasilmailun toimijoiden edustajista. Ilmatilan hallinnan neuvottelukunnan tehtävistä ja kokoonpanosta voidaan säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

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 kuuluttava 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 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.

109 §

Ilmatilan jäsentäminen ja hallinta

Jollei 11 §:stä muuta johdu, Liikenteen turvallisuusvirasto päättää ilmatilan lohkon perustamisesta ja muuttamisesta Suomen vastuulla olevassa ilmatilan osassa. Liikenteen turvallisuusvirasto ottaa päätöstä tehdessään huomioon lentoliikenteen sujuvuuden, maanpuolustusnäkökohdat, siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisen sekä valtion ilmailun asianmukaiset toimintaedellytykset ja harrasteilmailun toimintamahdollisuudet.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa ilmatilan käytön ja jäsentämisen periaatteet sekä antaa tarkempia määräyksiä ilmatilan turvallisuudesta, tehokkaasta ja joustavasta käytöstä.

Ilmatilan hallintayksikkö, jonka toimintaan osallistuvat sekä siviili- että sotilastoimijat, toimii edellä 108 §:n mukaisesti nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan yhteydessä. Valmiuslain 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoite-

tuissa poikkeusoloissa ilmatilan hallinnasta vastaa puolustusvoimat.

110 §

Lentomenetelmät

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

111 §

Lennonvarmistuspalvelun maksut

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että lennonvarmistuspalvelun maksut määritellään palveluntarjonta-asetuksen 15 artiklan mukaisesti.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että valtion ilmailulta ja sotilasilmailulta perittävät maksut ovat kohtuullisia ja hinnoittelussa noudatetaan, mitä 112 §:ssä säädetään.

112 §

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

Edellä 108 §:ssä tarkoitettu ilmaliikennepalvelun tarjoaja ylläpitää, järjestää ja kehittää tarjoamiaan lennonvarmistuspalveluja 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.

Lennonvarmistuksen erillispalveluilla tarkoitetaan tässä laissa niitä valtion ilma-

alusten ja sotilasilma-alusten toiminnan vaatimuksesta tarvittavia lennonvarmistuspalveluja:

1) joita tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja;

2) joita varten ei ole määritettyä yleisten palveluehtojen mukaisia maksuja; ja

3) joita käyttävät ainoastaan valtionilma-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.

113 §

Lennonvarmistushenkilöstön lupakirja, kelpoisuustodistus, kelpuutus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus

Lennonjohtotehtävää suorittavalla lennonjohtajalla ja lennonjohto-oppilaalla on oltava:

1) Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä tai hyväksymä lupakirja, tehtävän edellyttämät kelpuutukset ja hyväksynät sekä valtuutetun ilmailulääkärin, ilmailulääketieteen keskuksen tai Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lääketieteellinen kelpoisuustodistus; tai

2) vieraassa valtiossa annettu lupakirja, tehtävän edellyttämät kelpuutukset ja hyväksynät sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jotka Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan Suomessa.

Lentopaikan lentotiedotuspalvelua antavalla lennontiedottajalla on oltava:

1) Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä tai hyväksymä lupakirja, tehtävän edellyttämät kelpuutukset ja hyväksynät sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus;

2) vieraassa valtiossa annettu lupakirja tai vastaava lupa, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto tekemänsä vaikutusarvioinnin pohjalta muuntaa yksikkökohtaisen koulutuksen jälkeen suomalaiseksi;

3) lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jotka Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan Suomessa; tai

4) 1 momentissa tarkoitettu lupakirja.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lennonjohtajalta, lennonjohto-oppilaalta ja lennontiedottajalta vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnöistä sekä lääketieteellisestä kelpoisuudesta annettavasta todistuksesta lentoturvallisuuden edellyttämät tarkemmat määräykset, jotka pohjautuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin, EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin sekä Eurocontrolin vaatimuksiin täydennettyinä maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi Suomen oloihin tehdyillä poikkeuksilla ja lisäyksillä.

114 §

Lennonvarmistushenkilöstön koulutus

Lennontiedottajan lupakirjaan liittyvän koulutuksen antamiseen on oltava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä. Hyväksyntä on myönnettävä, jos hakijalla on tehtäviensä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö sekä tarpeelliset koulutustilat ja välineet, koulutusohjelma ja laatu järjestelmä. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo koulutusta antavien organisaatioiden toimintaa. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa määräyksiä lennonvarmistuksen operatiivisten järjestelmien lentoturvallisuuteen liittyvissä tehtävissä työskentelevän lennonvarmistusteknisen henkilöstön koulutuksesta ja kelpoisuudesta. Liikenteen turvallisuusvirasto ottaa määräysten valmistelussa huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut standardit ja suositukset sekä Euroopan unionin lainsäädännön vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy lennonvarmistusteknisen henkilöstön kelpoisuusjärjestelmän. Hyväksyntä on myönnettävä, jos järjestelmä täyttää Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettujen standardien ja suositusten sekä Eurocontrolin normien ja suositusten pohjalta asetetut vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo kelpoisuusjärjestelmän ylläpitäjän toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason var-

mistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä Euroopan unionin lainsäädäntöön perustuvia tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettun koulutusorganisaation:

- 1) henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta;
- 2) koulutusohjelmista, työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista.

Koulutusorganisaation hyväksynnän valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 14 luvussa.

115 §

Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden toteutumiseen liittyvien tietojen kerääminen

Liikenteen turvallisuusvirasto on oikeutettu salassapitosäännösten estämättä saamaan lennonvarmistuspalvelun tarjoajalta ja puolustusvoimilta ne tarpeelliset tiedot, joita se tarvitsee 105 §:ssä tarkoitettujen Euroopan unionin asetusten nojalla yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden toteutumisen arviointia varten ja edelleen raportoidakseen niistä Euroopan komissiolle.

116 §

Lennonvarmistustoiminnan tallenteet

Lennonvarmistuspalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikenteen tilannekuva sekä lennonvarmistuksen viestiliikenne tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset tallentamistavoista ja tallenteiden säilyttämisajoista ottaen huomioon ilmailuonnettomuuksien, vaaratilanteiden ja poikkeamien tutkinnan tarpeet, käytettävän tallennustekniikan ja vastaavat seikat. Lentosuunnitelmia ja tilannekuvaa koskevia tietoja voidaan henkilötietolain estämättä luovuttaa toisen valtion tai järjestön ilmatilan hallintayksikölle ja ilmaliikennepalvelun tarjoajalle, jos kansainväliset standardit ja käytännöt tätä edellyttävät, kuitenkin maanpuolustuksen tarpeet huomioiden. Siltä osin kuin tallenteisiin sisältyy henkilötietoja, tietojen

keruussa, tallentamisessa, säilyttämisessä ja rekisteristä poistamisessa noudatetaan henkilötietolain vaatimuksia. Lennonvarmistuspalvelun tarjoaja arvioi vähintään viiden vuoden välein tarvetta poistaa tietoja rekisteristä.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, tallenteita saa käyttää yksinomaan onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja vastaavien tilanteiden tutkintaan sekä lennonvarmistuspalvelun tarjoajan omaan lentoturvallisuustyöhön. Liikenteen tilannekuvan tallennetta saa lisäksi käyttää ympäristövaikutusten arviointiin ja ilmatilan suunnitteluun.

11 luku

Ilmailuonnettomuudet, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu, vaaratilanteet ja poikkeamat

117 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelulla* toimenpiteitä hädässä, kadoksissa tai uhkaavan vaaran alaisena olevan tai onnettomuuteen joutuneen ilma-aluksen paikantamiseksi ja avustamiseksi niin, että pelastusviranomaiset voivat käynnistää toimenpiteet ilma-aluksen ja siinä mukana olevien ihmisten pelastamiseksi;

2) *häätäpaikannuksella* etsinnän kohteena olevan käyttäjän päätelaitteen ja liittymän sijainnin ilmaisevia tunnistamis- ja paikkatietoja silloin kun viranomaisen perustellun käsityksen mukaan etsinnän kohde on ilmeisesti hädässä tai välittömästi vaarassa eikä paikannustoimenpide siedä viivytystä;

3) *vakavalla vaaratilanteella* Chicagon yleissopimuksen liitteessä 13 tarkoitettua vakavaa vaaratilannetta; ja

4) *poikkeamalla* tietoa ilma-aluksen toimintaan sekä ilmailun toimintoihin ja palveluihin liittyvistä vaaratilanteista, toiminnan keskeytyksistä, vioista, virheistä tai muista poikkeuksellisista tilanteista, jotka vaarantavat, tai olisivat voineet vaarantaa ilma-aluksen taikka siinä olevien henkilöiden tai kenen tahansa muun henkilön turvallisuuden

118 §

Ilmailuonnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Onnettomuudesta ja vakavasta vaaratilanteesta on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset siitä, miten ilmoitus on tehtävä.

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamisesta Onnettomuustutkintakeskelle säädetään turvallisuustutkintalaissa (525/2011).

Meripelastuslain soveltamisalaan kuuluvista asioista ilmoittamisesta meripelastuksen johtokeskukselle säädetään meripelastuslaissa (1145/2001).

119 §

Ilmailuonnettomuuksien tutkinta

Onnettomuustutkintakeskus tutkii ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden sekä vaaratilanteen siten kuin tutkinnasta säädetään siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 996/2010 sekä turvallisuustutkintalaissa.

Sotilasilmailuviranomainen tutkii sotilas-onnettomuuden siten kuin tutkinnasta säädetään sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (526/2011).

120 §

Liikenteen turvallisuusviraston järjestämä tutkinta

Liikenteen turvallisuusvirasto tutkii muut kuin 119 §:ssä tarkoitetut siviili-ilmailuun liittyvät vaaratilanteet ja poikkeamat, jos tutkinta on tarpeen lentoturvallisuuden edistämiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää tutkinnassa apuna ulkopuolista asiantuntijaa.

121 §

Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu

Valtioneuvosto nimeää ilmaliikennepalvelun tarjoajan, joka huolehtii ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelujen järjestämisestä.

Valtioneuvosto asettaa neuvottelukunnan, joka sovittaa yhteen ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun tarjoajan ja eri viranomaisten välistä yhteistyötä.

Liikenteen turvallisuusvirasto:

1) antaa ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua koskevien Chicagon yleissopimuksen standardien edellyttämät määräykset ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelussa noudatettavista menettelytavoista ja käytännöistä;

2) valvoo, että ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluissa noudatetaan tätä lakia ja sen nojalla annettuja määräyksiä sekä kansainvälisiä sopimuksia.

Edellä 2 momentissa tarkoitetun neuvottelukunnan työn ja 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen standardien pohjalta Liikenteen turvallisuusvirasto sovittaa yhteen eri pelastusviranomaisten ja palveluntarjoajan välistä työnjakoa ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämisessä sekä antaa tähän liittyvät tarpeelliset määräykset ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta. Apunaan tässä työssä Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää 2 momentissa tarkoitettua neuvottelukuntaa.

Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun edellyttäjästä tehtävästä maksetaan sen tuottamisen omakustannusarvoa vastaava korvaus. Korvauksesta säädetään tarvittaessa tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän ja sen, joka suorittaa tehtävää ilma-aluksessa tai lentopaikalla taikka muussa ilmailua varten tarkoitetussa laitoksessa, on osallistuttava ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun sekä pelastuspalveluharjoituksiin, jollei hän esitä pätevää estettä. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun osallistumaan veloitettulle palvelun aikana aiheutuneesta henkilö- tai omaisuusvahingosta suoritetaan valtion vahingonkorvauslain (412/1974) 5 luvun mukainen korvaus.

122 §

Hätäpaikannuslähetinrekisteri

Viestintävirasto ylläpitää hätäpaikannuslähetinrekisteriä, joka on tarkoitettu etsintä- ja pelastuspalvelun tarjoajan käyttöön palvelun käynnistämistä varten.

Hätäpaikannuslähetinrekisteriin on merkittävä ilma-aluksesta seuraavat tiedot:

1) omistajan ja käyttäjän nimestä ja yhteystiedoista;

2) muun etsintä- ja pelastustilanteessa yhteystahoksi nimetyn nimi ja yhteystiedot;

3) hätäpaikannuslähettimen tunnistuskoodi, joka on koodattu Liikenteen turvallisuusviraston edellyttämällä Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetun standardin mukaisella protokollalla sekä lähettimen valmistus- ja tyyppihyväksyntätiedot;

4) hätäpaikannuslähettimen luonne;

5) valmistaja ja tyyppi;

6) rekisteritunnus;

7) kotilentopaikka;

8) enimmäismatkustajamäärä;

9) väri;

10) radiovarustus.

Hätäpaikannuslähetinrekisteriin saa myös merkitä ilma-aluksen muut kansainvälisten standardien ja käytäntöjen mukaiset tiedot.

Jos Suomea koskevat kansainväliset velvoitteet, yleisesti käytössä olevat kansainväliset standardit, rekisterin tarkoitus, pelastustoiminnan toteutuminen, tekninen kehitys tai muut vastaavat seikat sitä edellyttävät, valtioneuvoston asetuksella voidaan tarvittaessa säätää tarkemmin 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen tietojen merkitsemisestä rekisteriin. Viestintävirastolla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada rekisterin ylläpitoa varten Liikenteen turvallisuusvirastolta 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja tietoja ilma-alusrekisteristä.

Ilma-aluksen omistajan tai käyttäjän on ilmoitettava rekisterin pitäjälle tässä pykälässä tarkoitettut sellaiset tiedot ja niiden muutokset, joita ei ole ilmoitettava ilma-alusrekisteriin sekä liitettävä ilmoitukseen tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys.

Henkilötiedot poistetaan rekisteristä kolmen vuoden kuluttua sen vuoden päättymi-

sestä, jonka aikana tiedot ilma-aluksen hätäpaikannuslähettimestä on poistettu rekisteristä ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän pyynnöstä. Muilta osin rekisteriin talletettujen henkilötietojen säilyttämisen ja poistamisen tarvetta on arvioitava vähintään viiden vuoden välein niiden säilyttämisestä.

Hätäpaikannuslähetinrekisteristä saa luovuttaa tietoja vain viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetun lain 4 §:ssä tarkoitetuille viranomaisille laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen tehtävien hoitamiseksi.

Hätäpaikannuslähetinrekisteriin merkittyjen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan muutoin, mitä henkilötietolaissa säädetään.

123 §

Ilma-aluksen tai sen osan löytäminen

Sen, joka löytää ilma-aluksen tai sen osan taikka ilma-aluksessa kuljetetun tavaran olosuhteissa, joissa on aihetta epäillä onnettomuuden tapahtuneen, on ilmoitettava löydöstä aina hätäkeskukselle. Ilmoitus voidaan tehdä myös lentopelastuskeskukselle, poliisille tai merialueella meripelastuksen johtokeskukselle. Löydettyä esinettä ei saa siirtää ilman asiaa tutkivan viranomaisen lupaa, ellei siihen ole painavaa syytä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua muusta löytötavarasta kuin ilma-aluksesta tai sen osasta on muutoin voimassa, mitä löytötavara-laissa (778/1988) säädetään. Viranomainen voi kuitenkin luovuttaa löytötavaran siihen oikeutetulle, vaikkei löytötavara-laissa säädettyä löytöpalkkiota tai kustannusten korvausta ole suoritettu.

124 §

Hylyn poiskuljetus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tutkinta-viranomaista kuultuaan määrätä ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän siirtämään ilma-aluksen, sen osan tai ilma-aluksessa olleen tavaran pois onnettomuuspaikalta tai tutkintatilasta.

125 §

Poikkeamista ilmoittaminen

Sen lisäksi, mitä Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään, ilmailutoimintaa harjoittavan, hänen palveluksessaan olevan sekä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle ilma-aluksen toimintaan, huoltoon, korjaukseen ja valmistukseen sekä lentopaikan toimintoihin ja lennonvarmistuspalveluihin liittyvistä vaaratilanteista, toiminnan keskeytyksistä, vioista, virheistä tai muista poikkeuksellisista tilanteista, jotka vaarantavat, tai jos niihin ei puututa, vaarantaisivat ilma-aluksen taikka siinä olevien henkilöiden tai kenen tahansa muun henkilön turvallisuuden.

Seuraavien tulee tehdä 1 momentissa tarkoitetuista poikkeamista ilmoitus:

- 1) ilma-aluksen omistaja, haltija, käyttäjä tai päällikkö;
- 2) ilmailutoimintaan oikeuttavan luvan tai hyväksynnän haltija;
- 3) lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen haltija;
- 4) maaorganisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä suorittava.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa poikkeamadirektiivin liitteissä I ja II olevaan esimerkkiluetteloon sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun siviili-ilmailun alan poikkeamia koskevien tietojen levittämisen täytäntöönpanosäännöistä annettuun komission asetukseen (EY) N:o 1330/2007 pohjautuvat sekä lentoturvallisuustyön muutoin edellyttämät tarkemmat määräykset poikkeamien ilmoittamisesta.

126 §

Poikkeamailmoitusten tallettaminen

Liikenteen turvallisuusviraston on talletettava onnettomuuksia, vakavia vaaratilanteita ja poikkeamia koskevat ilmoitukset tietokantaansa siten kuin 125 §:ssä mainitussa asetuksessa poikkeamatietojen julkisuudesta säädetään.

127 §

Poikkeamatietojen vaihto

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa onnettomuus- ja poikkeamatietokantoihin tallennetut turvallisuustiedot muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ja komission käyttöön siten kuin poikkeamadirektiivin 6 artiklassa säädetään.

Poikkeamatietojen salassapidosta säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:ssä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi pitää salassa poikkeamatietoa koskevan seikan, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa.

128 §

Poikkeamatietojen käyttö

Viranomaisen ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee viranomaisen tietoon ainoastaan siksi, että siitä on tehty ilmoitus 125 §:ssä olevan vaatimuksen johdosta, ellei kyse ole törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa rangaistavaksi säädetystä menettelystä.

Toiminnanharjoittajat eivät saa kohdella syrjivästi työntekijää, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

12 luku

Meluun liittyvät toimintarajoitukset lentoasemilla

129 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

- 1) *melunhallintadirektiivillä* meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menetelyjen vahvistamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/30/EY;

2) *suihkukoneella* siviilikäytössä olevaa, ääntä hitaampaa suihkumoottorikäyttöistä lentokoneita, jonka suurin sallittu lentoonläh-
tömassa on vähintään 34 000 kilogrammaa
tai jonka suurin sallittu tyyppikohtainen mat-
kustajapaikkamäärä on yli 19 miehistölle va-
rattuja istuinpaikkoja lukuun ottamatta;

3) *vaatimukset niukasti täyttävällä suihku-
koneella* suihkukonetta, jonka melupäästö on
Chicagon yleissopimuksen 16 liitteen I ni-
teen II osan 3 luvussa määritellyn päästöraja-
arvon mukainen siten, että yhteenlaskettu
marginaali on enintään viisi desibeliä tehollista
meluisuutta (EPNdB); yhteenlaskettu
marginaali on EPNdB:nä ilmaistu lukuarvo,
joka saadaan laskemalla yhteen tyyppihyväk-
synnän mukaisen melupäästön tason ja suu-
rimman sallitun melutason erotukset kussa-
kin kolmesta yleissopimuksen 16 liitteessä
olevan I niteen II osan 3 luvussa määritellys-
tä vertailumittauspisteestä;

4) *melualueella* aluetta, jolla lentoaseman
lentoliikenteen aiheuttama vuorokauden kes-
kiäänitason mukainen melutaso ylittää las-
kennallisten selvitysten mukaan 55 dB(A);

5) *tasapainoisella lähestymistavalla* lento-
melun hallintaa ja vähentämistä sen lähteellä
sekä maankäytön suunnittelun, melua vähen-
tävien lentomenetelmien ja toimintarajoitus-
ten avulla.

130 §

Toimintarajoitusten soveltamisala ja sisältö

Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa
131—133 §:n mukaisesti meluhaittojen eh-
käisemiseksi toimintarajoituksia lentoasemal-
la, jolla suihkukoneiden lentoonlähtöjen ja
laskeutumisten yhteismäärä on kolmen perät-
täisen viimeksi kuluneen kalenterivuoden ai-
kana ollut keskimäärin enemmän kuin 50 000
vuodessa. Toimintarajoitukset voivat koskea
suihkukoneiden pääsyä lentoasemalle, niu-
kasti vaatimukset täyttävien suihkukoneiden
liikennöinnin kieltoa sekä suihkukoneiden
liikennöintiaikojä.

131 §

Toimintarajoituksia koskevat periaatteet

Toimintarajoitusten tarpeellisuutta ja laa-
juutta harkittaessa on noudatettava tasapai-
noista lähestymistapaa, jonka mukaisesti me-
luntorjuntatoimia ja niiden vaikutuksia on
arvioitava. Toimintarajoituksia asetettaessa
on otettava huomioon rajoituksista aiheutuvat
kustannukset, rajoitusten välttämättömyys
melun torjumiseksi, lentoaseman erityispiir-
teet sekä se, ettei rajoituksin aseteta lentoliik-
enteen harjoittajia tai ilma-alusten valmista-
jia eri asemaan niiden kotivaltion tai muun
seikan perusteella. Suorituskykyyn perustu-
vat toimintarajoitukset on määrättävä suih-
kukoneen aiheuttaman melun perusteella si-
ten kuin se määritellään Chicagon yleissopi-
muksen 16 liitteessä olevan I niteen mukai-
sessa tyyppihyväksyntämenettelyssä.

132 §

Toimintarajoitusten tarpeen arviointi

Ennen toimintarajoitusten asettamista len-
toaseman pitäjän on arvioitava rajoitusten
tarpeellisuus. Arvioinnissa on:

1) selvitettävä lentoaseman kulloinenkin ti-
lanne;

2) tehtävä ennuste melutilanteesta ilman
uusien meluntorjuntatoimenpiteitä;

3) arvioitava meluntorjunnan lisätoimenpi-
teiden tarve.

Arvioinnista on käytävä ilmi melunhallin-
tadirektiivin liitteessä II tarkoitettut seikat.

Toimintarajoitusten tarpeellisuutta ei kui-
tenkaan tarvitse arvioida, jos:

1) arvioinnissa saatavia tietoja vastaavat
tiedot sisältyvät lentoasemaa koskevaan ym-
päristövaikutusten arviointimenettelystä an-
netussa laissa säädettyyn ympäristövaikutus-
ten arviointiin;

2) edellisestä arvioinnista on kulunut vä-
hemmän kuin viisi vuotta; tai

3) olemassa olevaa toimintarajoitusta on
tarkoitus muuttaa vähäisessä määrin eikä
muutoksella ole merkittäviä vaikutuksia len-
toliikenteen harjoittajien kustannuksiin len-
toasemalla.

Liikenteen turvallisuusviraston on pyydetävä lausunto asiasta lentoaseman melualueen kunnilta sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta.

133 §

Vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden erityiset toimintarajoitukset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden liikennöinnin tai rajoittaa niiden liikennöintiä lentopaikoilta, jos 132 §:ssä tarkoitettua arvioinnissa todetaan muunlaiset rajoitukset riittämättömiksi.

Ennen kuin 1 momentissa tarkoitettu kieltö tulee voimaan, liikennöintiä on rajoitettava siten, että vaatimukset niukasti täyttävät suihkukoneet voivat käyttää vain edellisen vuoden vuoroja vastaavia vuoroja. Tämä rajoitus tulee voimaan aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua kieltoa koskevan päätöksen voimaantulosta.

Edellä 2 momentissa tarkoitettujen rajoitusten voimaantulon jälkeen niukasti täyttävien suihkukoneiden liikennöintiä on rajoitettava siten, että koneiden määrä vähenee 20 prosenttia vuodessa, kunnes liikennöinti on loppunut. Tämä rajoitus saa tulla voimaan aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua 2 momentissa tarkoitettujen rajoitusten voimaantulosta.

134 §

Toimintarajoituksista ilmoittaminen

Edellä 133 §:ssä tarkoitetuista rajoituksista on ilmoitettava melunhallintadirektiivin 11 artiklan mukaisesti.

135 §

Toimintarajoituksista poikkeaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää lentoaseman pitäjän tai vaatimukset niukasti täyttävän suihkukoneen omistajan, haltijan tai käyttäjän hakemuksesta poikkeuksen tässä luvussa tarkoitettua toimintarajoituksesta, jos kyse on:

- 1) yksittäisestä tai lyhytaikaisesta poikkeuksellisesta liikennöinnistä lentoasemalle; tai
- 2) suihkukoneen yksittäisestä laskeutumisesta lentoasemalle muutostöitä, korjauksia tai huoltoa varten ja tämän jälkeen tapahtuvasta lentoonlähdestä lentoasemalta.

13 luku

Vahingonkorvausvastuu ja vakuutukset

136 §

Vahingonkorvausvastuu

Ilmailussa aiheutuneen vahingon korvausvastuuseen sovelletaan vahingonkorvauslain säännöksiä jäljempänä säädetyin poikkeuksin.

Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä ovat huolimattomuudestaan riippumatta yhteisvastuussa vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle tai omaisuudelle, jota ei kuljeteta kyseisessä ilma-aluksessa. Ilma-alukseen kohdistuvan omistuksenpidätysvoimien tai muun omistukseen perustuvan vakuusvoimien haltija taikka ilma-aluksen vuokralle antaja ei kuitenkaan ole vastuussa tämän momentin nojalla edellyttäen, että tieto ilma-aluksen käyttäjästä on merkitty ilma-alusrekisteriin.

Mitä 2 momentissa säädetään, ei sovelleta vahinkoon, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu toiselle ilma-alukselle, jota vahingon sattuessa myös käytetään ilmailuun, tai tällaisessa ilma-aluksessa kuljetettavalle henkilölle tai omaisuudelle. Mitä 2 momentissa säädetään, ei sovelleta myöskään, jos ilma-alus on vahingon tapahtuessa ollut luvatta käytössä. Tällöin muulle kuin ilma-aluksen omistajalle, haltijalle tai käyttäjälle aiheutunut vahinko korvataan ilma-aluksen vastuvakuutuksesta siltä osin kuin vahingon aiheuttaja ei pysty korvaamaan vahinkoa.

Korvausvastuusta vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle tai omaisuudelle, jota kuljetetaan samassa ilma-aluksessa, säädetään erikseen.

137 §

Lentoaseman koordinaattorin vahingonkorvausvastuu

Slot-asetuksessa tarkoitetun koordinaattorin vahingonkorvausvastuu määräytyy vahingonkorvauslain mukaisesti. Koordinaattori vastaa kuitenkin vain vahingosta, jonka hän mainitun asetuksen mukaisia tehtäviään hoitaessaan aiheuttaa tahallaan tai törkeällä huolimattomuudellaan.

138 §

Vakuutukset

Vakuutuksista ilmailussa aiheutuvan vahingon varalta säädetään lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 785/2004 (ilmailun vakuutusasetus) sekä lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta annetussa komission täytäntöpanoasetuksessa (EU) N:o 1035/2011. Siltä osin kuin edellä mainittuja asetuksia ei sovelleta tai niissä ei säädetä vakuutukseen liittyvistä seikoista, sovelletaan 139 §:ää.

139 §

Kansalliset vakuutusvaatimukset

Suomalaisen ilma-aluksen tai suomalaisen lentotoimintaluvan, lentotyöluvan tai lentokoulutusluvan haltijan käytössä olevan ilma-aluksen vastuuvakuutuksen ehdot eivät saa mahdollistaa vakuutuksen keskeytymistä ennen vakuutuskauden loppua tai keskeytyksensä ilmoittamista Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Suurimmalta hyväksytyltä lentoonlähtömassaltaan enintään 2 700 kilogramman ilma-alukselta, jota käytetään muihin kuin kaupallisiin lentoihin, vaadittavan vastuuvakuutuksen vakuutusmäärän henkilövahinkojen varalta on oltava matkustajaa kohti vähintään puolet ilmailun vakuutusasetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaisesta matkustajia kos-

kevasta yleisestä vähimmäisvakuutusturvasta, mutta kuitenkin vähintään mainitun kohdan mukainen tässä momentissa tarkoitettuja ilma-aluksia koskeva vähimmäismäärä.

Peruslentokoulutuksessa ilma-aluksella on oltava lento-oppilaalle ja lennonopettajalle aiheutuvan henkilövahingon varalta istuinpaikkakohtainen tapaturmavakuutus, jonka vähimmäisvakuutusmäärä on vähintään kymmenen prosenttia 2 momentissa tarkoitettua matkustajia koskevasta yleisestä vähimmäisvakuutusturvasta. Lennonopettajan vakuutusturva voidaan järjestää myös tapaturmavakuutuslain (608/1948) mukaisella tapaturmavakuutuksella.

14 luku

Lupia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset

140 §

Soveltamisala

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölle myönnettäviä lupakirjoja, kelpuutuksia, kelpoisuustodistuksia ja hyväksyntöjä samoin kuin organisaatiolle myönnettäviä lupia ja hyväksyntöjä.

Jollei Euroopan unionin lainsäädännössä säädetä toisin lupia koskevista hallinnollisista seuraamuksista, sovelletaan tätä lukua. Lentoaseman pitäjän lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvalvotulle alueelle myöntämän pääsyluvan sekä lentoaseman henkilökortin ja ajoneuvoluvan peruuttamisesta säädetään 9 luvussa.

141 §

Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi

Liikenteen turvallisuusvirasto 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) matkustamomiehISTÖN kelpoisuustodistus tai matkustamomiehISTÖN terveydentilatodistus;

7) tarkastuslentäjän hyväksyntätodistus;

8) ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä;

9) turvatarkastajan hyväksyntä;

10) siviili-ilmailun turvakouluttajan hyväksyntä; 11) EU:n turvatoimien varmentajan hyväksyntä; tai

12) kauko-ohjaajan lupakirja kelpuutuksineen.

Edellä 1 momentista poiketen toimivaltainen viranomaisena on poliisitoiminnasta vastaava yksikön päällikkö, kun kyseessä on poliisimiehelle myönnetty turvatarkastajan hyväksyntä, raja- tai merivartioston komentaja, kun kyseessä on rajavartiomiehelle myönnetty turvatarkastajan hyväksyntä, ja Tulli, kun kyseessä on tullimiehelle myönnetty turvatarkastajan hyväksyntä.

142 §

Henkilölle annettava huomautus ja varoitus

Edellä 141 §:ssä tarkoitetulle henkilölle voidaan antaa huomautus, jos tämä toimii huolimattomuudesta vastoin säännöksiin tai määräyksiin perustuvaa velvollisuuttaan lentoturvallisuuden tai siviili-ilmailun turvaamiseen vaikuttavassa tehtävässä. Huomautus voidaan antaa suullisesti tai kirjallisesti.

Edellä 141 §:ssä tarkoitetulle henkilölle voidaan antaa kirjallinen varoitus, jos tämä:

1) toimii tahallaan vastoin säännöksiin tai määräyksiin perustuvaa velvollisuuttaan lentoturvallisuuden vaikuttavassa tehtävässä;

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

3) toimii vastoin siviili-ilmailun turvaamisesta annettuja säännöksiä tai määräyksiä.

143 §

Henkilölle myönnetyn luvan peruuttaminen

Edellä 141 §:ssä tarkoitetulta henkilöltä voidaan väliaikaisesti tai pysyvästi peruuttaa toiminnan harjoittamisen edellytyksenä oleva lupa, jos tämä:

1) sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuteen vaikuttavan syyn vuoksi ei enää täytä asianomaisen luvan saamisen edellytyksiä;

2) ei tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan tai kokemukseltaan enää täytä luvan saamisen edellytyksiä;

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

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

5) on muulla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että se antaa aiheen epäillä luvan haltijan kykyä tai halua noudattaa turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Edellä 1 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu luvan peruutus on voimassa siihen saakka, kunnes luvan saamisen edellytykset täyttyvät. Mainitun momentin 3—5 kohdassa tarkoitettu luvan peruutus määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi.

Luvan haltijaa voidaan kieltää harjoittamasta toimintaa, johon lupa oikeuttaa, jos Liikenteen turvallisuusviraston tutkittavana tai käsiteltävänä on asia, josta saattaa seurata 1 momentissa tarkoitettu toimintakielto tai 144 §:ssä tarkoitettu lääketieteellisestä kelpoisuudesta annetun todistuksen peruuttaminen. Kielto on voimassa enintään siihen asti, kunnes kyseinen asia on ratkaistu. Luvan peruuttamisesta tehdään merkintä asianomaisen lupaparekisteritietoihin.

144 §

Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttaminen

Lääketieteellinen kelpoisuustodistus voidaan peruuttaa, jos luvan haltija sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuteen vaikuttavan syyn vuoksi ei enää täytä EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa asetettuja luvan saamisen edellytyksiä.

145 §

Lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen palauttaminen viranomaiselle

Edellä 143 ja 144 §:ssä tarkoitetussa tapauksessa luvan haltija voidaan velvoittaa heti toimittamaan lupakirjansa tai kelpoisuustodistuksensa sen myöntäneelle viranomaiselle.

146 §

Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi

Liikenteen turvallisuusvirasto 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) lentotoimintaluvan haltija;
- 6) Suomen ja kolmannen maan välisen säännöllisen lentoliikenteen tai ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittaja;
- 7) lentotyöluvan haltija;
- 8) lentokoulutusluvan haltija, 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;

14) matkustamomiehistön koulutusorganisaatio; tai

15) 158 §:ssä tarkoitetun lentoesteluvan haltija.

147 §

Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus

Jos organisaatiolle myönnetyn luvan haltija jättää noudattamatta tässä laissa tarkoitetun hyväksynnän ehtoja tai muita määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa, luvan haltijalle voidaan antaa huomautus tai varoitus.

Varoitus annetaan, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä. Varoitus annetaan kirjallisesti.

148 §

Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi muuttaa tai rajoittaa tässä laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitetun toiminnan väliaikaisesti, jos:

1) on perusteltua syytä epäillä, ettei luvan mukaisen toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;

2) luvan myöntämisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

3) luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa;

4) luvan haltija jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta luvan ehtojen vastaista toimintaa tai jatkaa muiden toimintaa koskevien määräysten rikkomista; tai

5) luvan haltija ei noudata liikennöintiluvan perusteena olevaa lentoliikennesopimusta tai muuta kansainvälistä velvoitetta.

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos organisaation kannalta lievempää seuraamusta ei asias-

ta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

149 §

Luvan muuttamatta tai uudistamatta jättäminen maksun laiminlyönnin johdosta

Viranomaisella ei saa ilman erityistä syytä hyväksyä myöntämänsä luvan muuttamista tai uudistamista koskevaa hakemusta, jos luvasta säädettyä eräännyttä maksua ei kehoituksesta huolimatta ole kohtuullisessa määräajassa maksettu ja maksuvelvollisuuden laiminlyönti on vakava ja olennainen.

150 §

Lentotoimintaluvan, lentoluvan tai liikennöintiluvan raukeaminen

Lentotoimintalupa, lentolupa tai liikennöintilupa raukeaa, jos:

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

2) luvan haltija lopettaa tai keskeyttää lentotoimintansa eikä osoita Liikenteen turvallisuusviraston 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 Liikenteen turvallisuusviraston asettamassa vähintään kuukauden mittaisessa määräajassa.

151 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa tämän lain tai Euroopan unionin asetuksen nojalla antamansa käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyt-

tämisen siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

15 luku

Erinäiset säännökset

152 §

Ammattitaidon ylläpitäminen

Liikenteen turvallisuusviraston 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 1 momentissa tarkoitetun henkilön esteellisyydestä käsiteltäessä Liikenteen turvallisuusvirastossa mainitussa momentissa tarkoitettua toiminnanharjoittajaa koskevaa asiaa, ei sovelleta lennonvarmistuksen valvontaan eikä sitä koskevaan päätöksentekoon.

153 §

Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus

Ilmailutoimintaa harjoittavan samoin kuin ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän sekä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan on, siltä osin kuin tiedot ovat hänen hallussaan tai saatavillaan, annettava salassapitosäännösten estämättä Liikenteen turvallisuusvirastolle 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.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada pyynnöstä tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi tarpeellisia tietoja:

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

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä tullilta tarpeellisia tietoja 146 §:ssä tarkoitetun valvotun edustajan ja tunnetun lähettäjän hyväksyntämenettelyä varten.

Liikenteen turvallisuusvirastolla 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 koske pysyväisluonteisesti asumiseen käytettäviin tiloihin;

2) tarkastaa muutoinkin ilmailutoimintaa harjoittavan toimintaa.

Lentoaseman pitäjä ja lentoasemalla toimiva yritys tai muu turva-asetuksen soveltamisalaan kuuluva yhteisö on velvollinen viivytyksettä sallimaan komission valtuuttamien virkamiesten ja Liikenteen turvallisuusviraston suorittamat turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten soveltamista koskevat tarkastukset.

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

154 §

Oikeus saada virka-apua

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada sille säädetyn tehtävän hoitamiseksi virka-apua poliisilta, rajavartiolaitokselta, Tullilta ja puolustusvoimilta.

Lentoaseman pitäjällä on oikeus saada poliisilta virka-apua lentoaseman henkilökortin ja ajoneuvoluvan palauttamiseksi.

155 §

Valvontatiedostot

Liikenteen turvallisuusviraston tämän lain perusteella antamista luvista, oikeuksista ja hyväksynnöistä pidetään rekistereitä. Niihin sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia ja henkilötietolakia sekä mitä tämän lain 2 luvussa säädetään.

156 §

Miehistökortti

Liikenteen turvallisuusvirasto 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 Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän liikenneluvan haltijan palveluksessa;

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

Liikenneluvan haltijan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle miehistökortin haltijan työsuhteen päättymisestä.

157 §

Ilmailun ympäristövaikutuksia koskevat määräykset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi, ottaen huomioon 131 §:ssä tarkoitetun tasapainoisen lähestymistavan, antaa määräyksiä lento- ja huoltotoiminnasta, milloin se on tarpeen ilma-alusten aiheuttaman melun tai muun haitallisen ympäristövaikutuksen vähentämiseksi tai estämiseksi sallitun poikkeuksen myöntämistä varten. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentopaikan käyttöaikaa tai -tapaa tai lentoonlähtöjen ja laskujen määrää;
- 2) huoltoon liittyvien koekäyttöjen rajoittamista tai kieltämistä määrättyinä aikoina;
- 3) poikkeuksellisen meluisten lentokoneiden käytön rajoittamista;
- 4) aiemmin hyväksytyin lentokonetyypin käytön kieltämistä siirtymäajan jälkeen.

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 merkinä. Rakennelma tai laite ei saa myöskään häiritä ilmailua palvelevia laitteita tai lentoliikennettä tai aiheuttaa muutoin vaaraa lentoturvallisuudelle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua sekaan- nusta, häiriötä tai vaaraa mahdollisesti aiheuttavan laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen tarvitaan lentoestelu- pa, 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 pitä- jän asettamille tai sen toimeksiannosta asetet- taville laitteille, rakennuksille, rakennelmille tai merkeille.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi vapaut- taä sellaisen 2 momentissa tarkoitettun esteen luvanvaraisuudesta, jolla ei ole vaikutusta lentopaikkojen esterajoituspintoihin eikä len- tomenetelmiin tai joka sijaitsee olemassa olevan esteen välittömässä läheisyydessä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa es- teiden rakennetta tai vastaavia teknisluonteis- sia seikkoja koskevia tarkempia määräyksiä.

Lupaa 2 momentissa tarkoitettun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin aset- tamiseen haetaan Liikenteen turvallisuusvi- rastolta. Muun kuin tuulivoimalaa koskevan lentoesteluvan hakemukseen tulee liittää asi- anomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan an- tama lausunto. Jollei lentoturvallisuus vaa- rannu, Liikenteen turvallisuusvirasto voi an- taä luvan 2 momentissa tarkoitettun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin aset- tamiseen. Lupa on myönnettävä, jos suunnit- tellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliiken- teen sujuvuudelle voidaan käytettävissä ole- villa lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuta len- toliikenteen sujuvuutta. Lentoesteet on mer- kittävä Liikenteen turvallisuusviraston anta- mien määräysten mukaisesti.

Lentoesteen ylläpitäjän on ilmoitettava es- tettä ja yhteystietojaan koskevat muutokset viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle tai sen nimeämälle taholle.

159 §

*Lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttava toi-
minta*

Toiminta, joka aiheuttaa lentoliikenteelle vaaraa tai häiritsee lentoliikenteen sujuvuut- ta, on kielletty. Ilmaliikennepalvelun tarjo- ajalle on ilmoitettava etukäteen lentoturvalli- suudelle mahdollisesti vaaraa aiheuttavasta tai liikenteen sujuvuuteen vaikuttavasta toi- minnasta, jotta ilmaliikennepalvelun tarjoaja

voi arvioida, voidaanko suunniteltu toiminta toteuttaa lentoturvallisuutta vaarantamatta ja ilman, että liikenteen sujuvuus häiriintyy. Jos suunniteltua toimintaa ei voida ilmaliikennepalvelun tarjoajan käytettävissä olevin keinoin kohtuudella sovittaa turvallisesti ja sujuvasti ilmailuun, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää toiminnan, rajoittaa sitä tai asettaa sille ehtoja.

160 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Seuraavien ilmailutoimintaan oikeuttavan Suomessa myönnetyn luvan tai hyväksynnän haltijoiden on varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa:

1) 35 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, jonka tehtäväksi lento- toimintaluvan haltija on antanut 34 §:n 1 momentissa tarkoitetut tehtävät;

2) EASA-asetuksen 2 artiklassa tarkoitetun lentotoimintaluvan haltija;

3) 82 §:ssä tarkoitetun lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltija;

4) valtioneuvoston 108 §:n nojalla nimeämä ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoaja.

Lentoaseman pitäjän sekä ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoajan on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslain 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla an-

nettuja säännöksiä ja määräyksiä noudatetaan.

161 §

Tehtävien siirto vieraan valtion viranomaiselle

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

162 §

Tehtävien siirto sotilasilmailussa

Sotilasilmailuviranomainen voi siirtää organisaatioiden ja henkilöstön koulutukseen, hyväksyntään ja valvontaan liittyviä tehtäviä puolustusvoimille.

Sotilasilmailuviranomaisen on tehtäviä siirtäessään varmistuttava, että puolustusvoimilla on 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä varten käytettävissään tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset työvälineet sekä työtilat, työmenetelmät ja ohjeet. Tehtäviä voidaan siirtää määrääjäksi tai toistaiseksi.

163 §

Tehtävien siirto päteville yksiköille ja harrasteilmailun järjestölle

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää henkilöiden tai organisaatioiden ensimmäisen sertifiointiin tai jatkuvaan valvontaan liittyvät tehtävät päteville yksiköille siten kuin EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkemmin säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sopimuksella siirtää valtakunnalliselle rekisteröidylle harrasteilmailun järjestölle harrasteilmailun valvontaan liittyviä julkisia hallin-

totehtäviä. Siirrettävät tehtävät voivat koskea harrasteilmailun ilma-alusten ja laitteiden hyväksyntää ja luettelointia sekä näitä ilma-aluksia ja laitteita käyttävien koulutusta sekä lupakirjojen ja kelpoisuustodistusten myöntämistä.

Liikenteen turvallisuusviraston on hakemuksista hyväksyttävä 2 momentissa tarkoitettu harrasteilmailun järjestöksi oikeushenkilö, joka toimii valtakunnan koko alueella ja jolla on 2 momentissa tarkoitettuja tehtäviä varten käytettävissään tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset työvälineet sekä työtilat, työmenetelmät ja ohjeet. Hyväksyntä annetaan määräajaksi tai toistaiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tässä tarkoitettun harrasteilmailun järjestön toimintaa.

164 §

Ulkopuolisen asiantuntijan käyttäminen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamisessa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sopimuksella siirtää seuraavat hallintotehtävät koti- tai ulkomaiselle asiantuntijalle, jolla on tehtävän hoitamisen kannalta riittävä koulutus ja muut tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot:

- 1) lennonjohtajan tasotarkastuksen vastaanottaminen tai lennontiedottajan pätevyyden arviointi;
- 2) kielitaitokokeen vastaanottaminen ja hyväksyntä;
- 3) harrasteilmailun lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen tai uudistaminen; ja
- 4) tarkastuslentäjän pätevyyden arviointi ja hyväksyntä.

Liikenteen turvallisuusviraston ja asiantuntijan välisessä sopimuksessa sovitaan tehtävien sisällöstä ja muista tehtävän hoitamisen kannalta tarpeellisista seikoista. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo ulkopuolista asiantuntijaa tämän suorittaessa sille annettuja tehtäviä. Jos asiantuntija ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia tai ei noudata tehtäviä hoitaessaan viraston ja asiantuntijan välistä sopimusta ja muuta valvonnan yhteydessä annettua ohjeistusta taikka muutoin laiminlyö

tehtävien asianmukaisen hoitamisen, viraston on sanottava irti sopimus asiantuntijan kanssa.

Ulkopuolisella asiantuntijalla on oikeus saada Liikenteen turvallisuusvirastolta suorittamistaan tehtävistä asianmukainen korvaus.

165 §

Yhteisvastuullisuus lentopaikan ja ilmailua varten annetun palvelun käytössä sekä ilma-aluksen lähdön estäminen, jos suoritusta ei ole saatu

Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä vastaavat yhteisvastuullisesti lentopaikan pitäjältä tai palvelun antajalta saamiensa palvelujen kustannuksista omistus-, hallinta- tai käyttöoikeutensa ajalta sekä siltä ajalta, jona nämä ovat merkittyinä ilma-alusrekisteriin omistajana, haltijana tai käyttäjänä.

Lentopaikan pitäjä voi palveluiden antamisesta pidättymällä tai ilma-aluksen liikkeelle lähdön estävin välinein tai rakentein estää ilma-aluksen lähdön, kunnes 1 momentissa tarkoitettut eräänntyneet maksut on suoritettu tai vakuus niistä asetettu. Toimenpiteet on mitoitettava ja toteutettava niin, ettei niillä vaaranneta henkeä tai terveyttä eikä vahingoiteta paikoitettua ilma-alusta. Oikeutta lähdön estämiseen ei kuitenkaan ole, jos ilma-alus on lähdössä kansainvälisessä säännöllisessä lentoliikenteessä aikataulun mukaiselle lennolle.

166 §

Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syystä

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää lennon ja estää ilma-aluksen lähdön:

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

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

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

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

Lentopaikan päälliköllä, lentopaikan pitäjän palveluksessa olevalla sekä lennonvarmistuksessa taikka huolto- tai maahuolintaorganisaatiossa tehtävää hoitavalla on Liikenteen turvallisuusviraston 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 Liikenteen turvallisuusvirastolle, 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 maastalähtöön liittyviä määräyksiä.

167 §

Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen

Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaatiessa Liikenteen turvallisuusvirasto ja välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa lentopaikan lennonjohto, aluelennonjohto ja ilmaliikennepalvelusta vastaavan lentopaikan päällikkö tai hänen määräämänsä sijainen sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi sekä pelastustehtävien hoitamiseksi välttämättömästä syystä tai merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi sotilasviranomaisen tai poliisi taikka rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä rajavartiomies voi kieltää ilma-

aluksen lähdön, määrätä ilma-aluksen laskeutumaan, vaatia tunnistamista, määrätä lentosuunnan ja -korkeuden taikka muutoin puuttua ilma-aluksen kulkuun. Jos ilma-alus määrätään laskeutumaan, on laskeutumista varten osoitettavan lentopaikan oltava sopiva kyseisen ilma-alustyyppin turvalliseen laskeutumiseen.

Ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta tulli- ja valvonnan vuoksi sekä alueellisen koskemattomuuden valvomisen tai turvaamisen vuoksi säädetään erikseen.

168 §

Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen tartuntataudin leviämisen estämiseksi

Tartuntatautilain (583/1986) 4 §:n 2 momentissa tarkoitettuna yleisvaarallisen tartuntataudin leviämisen estämiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä ilmaliikennepalvelun tarjoajan välityksellä ilma-aluksen laskeutumaan sellaiselle lentoasemalle, jolla Maailman terveysjärjestön kansainvälisen terveys sääntöjen (2005) (SopS 51/2007) 20 artiklan sekä sääntöjen I liitteen mukaisten toimien suorittamiseen on varauduttu (terveystarkastuslentoasema).

Välitöntä puuttumista edellyttävissä yksittäistapauksissa sosiaali- ja terveysministeriö voi tehdä 1 momentin mukaisen päätöksen Liikenteen turvallisuusviraston sijasta.

Jollei lentoturvallisuudesta muuta johdu, ilma-aluksen on laskeuduttava terveystarkastuslentoasemalle 1 ja 2 momentissa tarkoitettuna Liikenteen turvallisuusviraston määräyksen tai sosiaali- ja terveysministeriön päätöksen mukaisesti.

Terveystarkastuslentoasemista säädetään valtioneuvoston asetuksella.

169 §

Ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja lentoaseman pitäjän avustamisvelvollisuus

Ilmaliikennepalvelun tarjoajan, lentoaseman pitäjän ja huolto- ja maahuolintaorganisaatiossa tehtävää hoitavien on avustettava

168 §:ssä tarkoitettuihin tapauksiin liittyvissä käytännön järjestelyissä ja viranomaisten tekemien päätösten täytäntöönpanossa silloin, kun toimenpiteet kohdistuvat ilmaliikenteseen tai ilma-alukseen taikka lentoasemalla lentomatkestajiin ja ilma-aluksen miehistöön.

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 elimistönsä 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.

Puolustusvoimat määrää tarvittaessa toiminnan vaativuuden sitä edellyttäessä sotilas-ilmailussa sovellettavista tiukemmista vaatimuksista kuin 1—3 momentissa säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä aisteille asetettavista vaatimuksista sekä tehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta 1-3 momentin mukaisten tehtävien hoitamisesta heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arviointimenettelystä.

171 §

Ilma-aluskiinnitys

Kiinnityksestä ilma-alukseen säädetään kiinnityksestä ilma-aluksiin annetussa laissa (211/1928).

172 §

Ilmailun tilastot

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa ilmailun tilastoista. Tilastotehtävää hoitaessaan Liikenteen turvallisuusvirasto noudattaa tilastolain (280/2004) säännöksiä.

Edellä 153 §:n 1 momentissa mainittujen on salassapitosäännösten estämättä annettava toimintojaan koskevia tilastotietoja Liikenteen turvallisuusvirastolle sen pyynnöstä.

173 §

Kansainväliset sopimukset

Liikenteen turvallisuusvirasto Suomen ilmailuviranomaisena osallistuu kansainvälisten siviili-ilmailua koskevien teknisten lentoliikenne-, lentoturvallisuus- ja yhteistyösopimusten valmisteluun.

174 §

Virkavastuu

Edellä 40, 60, 97, 99, 102, 103, 163 ja 164 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

16 luku

Rangaistukset

175 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ssä.

176 §

Ilmaliikennejuopumus, kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle ja kuljettaminen oikeudetta

Rangaistus ilmaliikennejuopuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 6, 8 ja 10 §:ssä.

177 §

Huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa

Jos ilma-aluksessa tehtävää suorittava tai maaorganisaatiossa lentoturvallisuuden vaikuttavassa tehtävässä oleva suorittaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai on käyttänyt alkoholia tai muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, taikka jos tässä tarkoitettu henkilö rikkoo sotilasilmaluviranomaisen 169 §:n 4 momentin nojalla antamia alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttöön liittyviä vaatimuksia, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa sakkoon.

178 §

Ilmailurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) rikkoo 9 §:n 5 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, harraste- ja urheilulennokkia taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä,

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

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

4) käyttää ilmailuun ilma-alusta, jota ei ole asianmukaisesti merkitty 7 §:n 2 kohdassa tai 16 §:n 2 momentissa tarkoitettuun tunnuksiin taikka vastaavin ulkomaisiin tunnuksiin taikka joka on varustettu väärin tunnuksiin,

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 tahystäjälle säädettyä velvollisuutta lennon valmistelusta ja suorittamisesta,

11) rikkoo 59 §:ssä matkustajalle säädettyä velvollisuutta,

12) harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta ilman EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lentotoimintalupaa tai 63 §:ssä tarkoitettua liikennelupaa taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja,

13) harjoittaa 70—72 §:ssä tarkoitettua toimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja,

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

15) pitää lentopaikkaa ilman 82 §:ssä tarkoitettua lentoaseman hyväksyntätodistusta tai 84 §:ssä tarkoitettua pitolupaa taikka rikkoo tällaisen todistuksen tai luvan ehtoja,

16) rikkoo 88 §:n mukaista velvollisuutta taikka lentopaikan pitäjän tai Liikenteen turvallisuusviraston asettamaa lentopaikan käytön kieltoa tai rajoitusta,

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

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

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

20) rikkoo 128 §:n 2 momentissa säädettyä syrjäntäkieltoa,

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 Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä tai kieltoa koskevilla päätöksissä;

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

179 §

Toimenpiteistä luopuminen

Jos 178 §:ssä säädetty rikkomus on vähäinen tai teosta tekijälle aiheutuvia hallinnollisia seuraamuksia voidaan teon vakavuuteen nähden pitää riittävinä, voidaan siitä jättää syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta. Milloin rikkomus ilmeisesti on sellainen kuin 1 momentissa säädetään, voi Liikenteen turvallisuusvirasto muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen.

180 §

Liikenteen turvallisuusviraston ja puolustusvoimien kuuleminen

Virallisen syyttäjän on ennen tässä luvussa tarkoitettua tekoa koskevan syyteratkaisun tekemistä varattava Liikenteen turvallisuusvirastolle tilaisuus antaa lausuntonsa asiassa. Tuomioistuimen on tässä luvussa tarkoitettua tekoa koskevaa asiaa käsitellessään varattava Liikenteen turvallisuusvirastolle tilaisuus tulla kuulluksi.

Jos kyse on sotilasilmailusta, virallisen syyttäjän ja tuomioistuimen on kuultava puolustusvoimia.

17 luku

Muutoksenhaku

181 §

Muutoksenhaku

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

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta:

1) 40 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintoorganisaation päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;

2) 102 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää pääsylupa lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavotulle alueelle;

3) 103 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää henkilökortti ja ajoneuvolupa;

4) 163 §:ssä tarkoitettujen pätevien yksiköiden ja harrasteilmailun järjestöjen tekemät päätökset; ja

5) 164 §:ssä tarkoitettujen ulkopuolisen asian tuntijan tekemät päätökset.

Liikenteen turvallisuusviraston, puolustusvoimien tai sotilasilmailuviranomaisen muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Edellä 2 ja 3 momentissa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen luvan, todistuksen, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista tai ra-

joittamista sekä Liikenteen turvallisuusviraston antamaa käskyä ja kieltoa koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaisissa säädetään.

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

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

18 luku

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

182 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 37, 38, 53, 55, 62, 73, 79 ja 87 §:n säännöksiä sovelletaan toimintaan kauko-ohjattavilla ilma-aluksilla kuitenkin vasta valtioneuvoston asetuksella säädettävästä ajankohdasta alkaen.

183 §

Kumottavat säädökset

Tällä lailla kumotaan ilmailulaki (1194/2009), lukuun ottamatta lentotoimintalupaa koskevia 68 ja 69 §:ä siltä osin kuin ne koskevat kaupallista ilmakuljetusta ilmapalolla.

184 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynät, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa sellaisina kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa. Ennen tämän lain voimaantuloa vieraan valtion kanssa tehdyt sopimukset 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 183 §:n mukaisesti kumottavan ilmailulain nojalla annettuja asetuksia ja määräyksiä noudatetaan siihen saakka, kun ne erikseen kumotaan uusilla asetuksilla ja määräyksillä.

Lakiehdotus

2.

Laki**meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan meripelastuslain (1145/2001) 14 §:n 2 momentin 3 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1660/2009, seuraavasti:

14 §

Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä korvauksetta tietoja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen valmiussuunnittelua varten ja vastaavasti vaaratilanteessa meripelastustoimen tehtävien suorittamista varten seuraavasti:

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämäästä ilma-alusrekisteristä sekä Viestintäviraston pitämästä ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 5 päivänä kesäkuuta 2014

Pääministerin estyneenä ollessa, ulkoasianministeri

ERKKI TUOMIOJA

Maa- ja metsätalousministeri Jari Koskinen

2.

Laki**meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan meripelastuslain (1145/2001) 14 §:n 2 momentin 3 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1660/2009, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

14 §

14 §

*Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta**Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta*

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä korvauksetta tietoja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen valmiussuunnittelua varten ja vastaavasti vaaratilanteessa meripelastustoimen tehtävien suorittamista varten seuraavasti:

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä korvauksetta tietoja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen valmiussuunnittelua varten ja vastaavasti vaaratilanteessa meripelastustoimen tehtävien suorittamista varten seuraavasti:

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä ilma-alusrekisteristä ja ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä ilma-alusrekisteristä *sekä Viestintäviraston* pitämästä ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20